Die Arbeitszeit der Kraftfahrer im privaten Straßenverkehrsgewerbe insbesondere im Güterfernverkehrsgewerbe

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde einer
Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
(Rechtswissenschaftliche Abteilung)
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von
Siegmar Mössner
aus Stuttgart

1964

Fotodruck PRÄZIS · Tübingen

7866

Die Arbeitszeit der Kraftfahrer im privaten Straßenverkehrsgewerbe insbesondere im Güterfernverkehrsgewerbe

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde einer
Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
(Rechtswissenschaftliche Abteilung)
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von

Siegmar Mössner

aus Stuttgart

1964

Fotodruck PRÄZIS · Tübingen

Dekan: Prof. Dr. Ferdinand ELSENER
1. Berichterstatter: Prof. Dr. Dr. Erich FECHNER
2. Berichterstatter: Dozent Dr. Peter RAISCH

Tag der mündlichen Prüfung: 13.7.1964

INHALTSÜBERSICHT

Vorwort

Gliederung

Abkürzungsverzeichnis

Literaturverzeichnis

A ARBEITSZEITREGELUNGEN - RECHTSDOGMATIK

I Abgrenzung des Themas

II Gesetzliche Arbeitszeitbestimmungen und Änderungsbefugnisse der Sozialpartner

III Tarifvertragliche Arbeitszeitvereinbarungen

IV Kontroll- und Strafbestimmungen

V Internationale Arbeitszeitregelungen

B TATSÄCHLICHE ARBEITSZEITVERHÄLTNISSE - RECHTSWIRKLICHKEIT

I Einhaltung der Arbeitszeitregelungen

II Einhaltung der Kontrollbestimmungen und Handhabung der Strafvorschriften

C REFORMVORSCHLÄGE - RECHTSPOLITIK

I Ausweg aus der bestehenden Situation bei der gegenwärtigen Rechtslage

II Ausweg durch Reform der gegenwärtigen Rechtslage

III Entwurf eines Arbeitszeitgesetzes für Kraftfahrer mit Erläuterungen

VORWORT

Die 5-Tage-Woche ist uns fast selbstverständlich geworden und die 40-Stunden-Woche wird nach und nach eingeführt. Zur gleichen Zeit kommen aber Omnibusfahrer erlaubterweise wochenlang nicht zu einem einzigen freien Tag und für Fernfahrer sind Arbeitszeiten bis zu 89 Stunden wöchentlich zugelassen.

Eine Vielzahl oft unklarer, sich teils ergänzender, teils widersprechender Gesetze, Verordnungen und Tarifverträge befaßt sich mit der Arbeitszeit der Kraftfahrer. Doch kein Kraftfahrer kümmert sich um diese Bestimmungen, so daß insbesondere im Güterfernverkehr nicht selten Arbeitszeiten von über 100 Stunden in der Woche und Schichtzeiten von der gleichen Länge vorkommen.

Wenn sich der Gesetzgeber für solche auffälligen Verhältnisse interessiert und interessieren muß, so geschieht dies nicht aus dem vielfach beklagten gesetzesperfektionistischen Streben heraus, möglichst alle Lebenssachverhalte in Vorschriften zu pressen und damit die Freiheit des Arbeitslebens zu untergraben, sondern unter dem Druck sachlicher Notwendigkeiten. Diese orientieren sich nicht nur wie im übrigen Arbeitszeitrecht an dem Gedanken des Arbeitnehmerschutzes, sondern erfassen darüber hinaus auch den Schutz der Allgemeinheit vor übermüdeten Kraftfahrern. Es ist daher ein ernstes öffentliches Anliegen, daß durch geeignete Maßnahmen mehr als bisher eine Überforderung der Kraftfahrer und vor allem der am höchsten beanspruchten Fernfahrer verhindert wird.

Diese Arbeit versucht, unter Beschränkung auf die arbeitsschutzrechtliche Problematik die im Arbeitszeitrecht der Kraftfahrer gebräuchlichen Begriffe zu klären und die gesetzlichen und tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen aufzuzeigen. Den zulässigen Arbeitszeiten werden dann die festgestellten tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse gegenübergestellt. Abschließend wird versucht, die dabei aufgetretenen Spannungen und Gegensätze zwischen Recht und Wirklichkeit durch eine Reform der Arbeitszeitnormen zu überbrücken, die zugleich den Interessen des Arbeitsschutzes, der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrsgewerbes genügt.

Die Arbeit ist im Rahmen eines Forschungsauftrags über Probleme der Arbeitsbereitschaft entstanden, den der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung dem Direktor des Instituts für Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Tübingen, Herrn Professor Dr. Dr. Fechner, erteilt hatte. Sie steht in einer

Reihe mit weiteren juristischen Dissertationen über Arbeitszeitfragen in Krankenanstalten, in der Rheinschiffahrt und bei der Bundesbahn und ist wesentlich gefördert worden durch die Gemeinschaftsarbeit in der Arbeitsrechtlichen Arbeitsgemeinschaft unter Leitung von Herrn Professor Dr. Dr. Fechner.

GLIEDERUNG

		Seite
A.	ARBEITSZEITREGELUNGEN - RECHTSDOGMATIK	1
I	Abgrenzung des Themas	1
1.	Privates Straßenverkehrsgewerbe	1
a)	Definition	1
b)	Güterverkehrsgewerbe	1
c)	Personenverkehrsgewerbe	2
2.	Kraftfahrer	3
II	Gesetzliche Arbeitszeitbestimmungen und Änderungsbefugnisse der Sozialpartner	4
1.	Allgemeines	4
a)	Einschlägige Gesetze und Verordnungen	4
b)	Änderungsbefugnisse der Sozialpartner	5
2.	Arbeitsschicht	11
a)	Definition	11
b)	Gesetzliche Regelung	11
c)	Grenze tarifvertraglicher Verlängerung	11
3.	Arbeitszeit	12
a)	Definition	12
b)	Gesetzliche Regelung	12
c)	Voraussetzungen und Grenze tarifvertraglicher Verlängerung	13
aa)	Voraussetzungen	13
bb)	Grenze	17
4.	Lenkungszeit	19
a)	Definition	19
b)	Gesetzliche Regelung	21
c)	Grenze tarifvertraglicher Verlängerung	22
5.	Hilfsarbeiten	22
a)	Definition	22
b)	Gesetzliche Regelung	24
c)	Grenze tarifvertraglicher Verlängerung	24

6. Reine Arbeitszeit 24
a) Definition 24
b) Gesetzliche Regelung 24
c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung 24

7. Arbeitsbereitschaft 28
a) Definition 28
aa) Wartezeiten 32
bb) Kabinenzeiten 36
b) Gesetzliche Regelung 45
c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung 45

8. Ruhepause 45
a) Definition 45
b) Gesetzliche Regelung 48
c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung 50

9. Ruhezeit 50
a) Definition 50
b) Gesetzliche Regelung 51
c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung 52

10. Freie Tage 52
a) Definition 52
b) Gesetzliche Regelung 53
c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung 53

III. Tarifvertragliche Arbeitszeitvereinbarungen 53

1. Tarifverträge für den Güterfernverkehr 53
a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt 53
b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen 57

2. Tarifverträge für den Güternahverkehr 61
a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt 61
b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen 63

3. Tarifverträge für den Omnibusverkehr 65
a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt 65
b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen 66

4. Tarifverträge für den Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr 70
a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt 70
b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen 71

IV. Kontroll- und Strafbestimmungen 71

1. Kontrollbestimmungen 71
   a) Arbeitszeitnachweise 72
   b) Kontrollorgane 73

2. Strafvorschriften 73
   a) Verstöße gegen Arbeitszeitvorschriften 74
   b) Verstöße gegen Verkehrsvorschriften 74

V Internationale Arbeitszeitregelungen 76

1. Geltungsbereich der deutschen Arbeitszeitregelungen 76

2. Internationale Arbeitszeitnormen für Kraftfahrer 77

B. TATSÄCHLICHE ARBEITSZEITVERHÄLTNISSE - RECHTSWIRKLICHKEIT 79

I Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen 79

1. Möglichkeiten der Feststellung 79

2. Tatsächliche Arbeitszeit im Güterfernverkehr 81
   a) Festgestellte Arbeitszeitverhältnisse 81
   b) Gründe für die festgestellten Arbeitszeitverhältnisse 91
   c) Folgen der festgestellten Arbeitszeitverhältnisse 95
      aa) Arbeitnehmerschutz 95
      bb) Schutz der Allgemeinheit 97

3. Tatsächliche Arbeitszeit im Güternahverkehr 100

4. Tatsächliche Arbeitszeit im Omnibusverkehr 102

5. Tatsächliche Arbeitszeit im Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr 103

II Einhaltung der Kontrollbestimmungen und Handhabung der Strafvorschriften 104

1. Einhaltung der Kontrollbestimmungen 104

2. Handhabung der Arbeitszeitkontrolle 105

3. Handhabung der Strafvorschriften 106

C. REFORMVORSCHLÄGE - RECHTSPOLITIK 109

I Ausweg aus der bestehenden Situation bei der gegenwärtigen Rechtslage 109

II Ausweg durch Reform der gegenwärtigen Rechtslage 111

1. Grundgedanken zur Form einer Neuregelung 112

2. Grundgedanken zum Inhalt einer Neuregelung 113
   a) Notwendige Regelung 113
   b) Einheitliche Regelung 114
   c) Freizeitsicherung 117
   d) Kontrolle und Strafen 117

III Entwurf eines Arbeitszeitgesetzes für Kraftfahrer mit Erläuterungen 118

1. Text des Entwurfes 118

2. Erläuterungen 126

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	=	anderer Ansicht
aaO.	=	am angegebenen Ort
Abs.	=	Absatz
AG	=	Amtsgericht
AP	=	Arbeitsrechtliche Praxis, Nachschlagewerk des BAG, hrsgg von Hueck-Nipperdey-Dietz, München u. Berlin
ArbG	=	Arbeitsgericht
AR-Blattei	=	Arbeitsrecht-Blattei, Handbuch für die Praxis, hrsgg von Sitzler, Stuttgart
ARS	=	Arbeitsrecht-Sammlung, Entscheidungen des Reichsarbeitsgerichts und des Reichsehrengerichts, der Landesarbeitsgerichte, Arbeitsgerichte und Ehrengerichte, hrsgg von Dersch-Hueck-Mansfeld-Mende-Nipperdey-Volkmar, Berlin
ARSt	=	Arbeitsrecht in Stichworten, hrsgg von Schmaltz, Hamburg
AVAZO	=	Ausführungsverordnung zur AZO vom 12.12.38 (RGBl I 1799)
AZO	=	Arbeitszeitordnung vom 30.4.38 (RGBl I 447)
BAG	=	Bundesarbeitsgericht
BAnz	=	Bundesanzeiger
BArbBl	=	Bundesarbeitsblatt
BayrObLG	=	Bayrisches Oberstes Landesgericht
BB	=	Der Betriebs-Berater, Zehntagedienst für Wirtschafts-, Steuer- u. Sozialrecht, hrsgg von Heimerich-Hergt-Pfeffer, Heidelberg
Betrieb	=	Der Betrieb, Wochenschrift für Betriebswirtschaft, Steuerrecht, Wirtschaftsrecht, Arbeitsrecht, Düsseldorf
Betriebsrat	=	Der Betriebsrat, Mitteilungen für die Betriebsräte der IG Chemie-Papier-Keramik

BGB	=	Bürgerliches Gesetzbuch vom 18.8.1896 (RGBl 195)
BGBl	=	Bundesgesetzblatt
BGH	=	Bundesgerichtshof
BMT	=	Bundesmanteltarifvertrag
DAR	=	Deutsches Autorecht, Rechtszeitschrift des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, München
ders.	=	derselbe
DVBl	=	Deutsches Verwaltungsblatt und Verwaltungsarchiv, Herausgeberkollegium, Schriftleitung Ule und Tietgen, Köln, Berlin
GewAA	=	Gewerbeaufsichtsamt
GewO	=	Gewerbeordnung für das Deutsche Reich in der Fassung vom 26.7.1900 (RGBl. S. 871)
GG	=	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949 (BGBl 1)
GüKG	=	Güterkraftverkehrsgesetz vom 17.10.1952 (BGBl I 697)
KOM	=	Kraftomnibus
LAG	=	Landesarbeitsgericht
LKW	=	Lastkraftwagen
MTV	=	Manteltarifvertrag
NJW	=	Neue Juristische Wochenschrift, in Verbindung mit dem Deutschen Anwaltverein und der Bundesrechtsanwaltskammer hrsgg von Dahs-Heins-Lewald-Möhring, München, Berlin, Frankfurt/M
PBefG	=	Personenbeförderungsgesetz vom 21.3.1961 (BGBl I 241)
PKW	=	Personenkraftwagen
RAG	=	Reichsarbeitsgericht
RArbBl	=	Reichsarbeitsblatt
RdA	=	Recht der Arbeit, Zeitschrift für die Wissenschaft und Praxis des gesamten Arbeitsrechts, hrsgg von Nipperdey, München und Berlin

RGBl	=	Reichsgesetzblatt
RTO	=	Reichstarifordnung
RTV	=	Rahmentarifvertrag
RVkBl	=	Reichsverkehrsblatt
s.	=	siehe
SchbVO	=	Verordnung über Schichtenbücher für Kraftfahrer und Beifahrer vom 8.2.1956 (BGBl I 65)
StA	=	Staatsanwaltschaft
StGB	=	Strafgesetzbuch vom 15.5.1871 (RGBl. 127)
str.	=	streitig
StVG	=	Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1952 (BGBl I 837)
StVO	=	Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom 29.3.1956 (BGBl I 271, 327)
StVZO	=	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 6.12.1960 (BGBl I 898)
TVG	=	Tarifvertragsgesetz in der Fassung vom 11.1.1952 (BGBl I 19)
U.v.	=	Urteil vom
Verk.Mitt.	=	Verkehrsrechtliche Mitteilungen, hrsgg von Kirschbaum, Bielefeld
vgl.	=	vergleiche
VRS	=	Verkehrsrechtliche Sammlung, hrsgg von Weigelt, Berlin, Bielefeld, München
Ziff.	=	Ziffer

Literaturverzeichnis

1. Lehrbücher und Kommentare

Bobrowski-Gaul, Das Arbeitsrecht im Betrieb von der Einstellung bis zur Entlassung, 3. Aufl., Heidelberg 1959

Böhm, Die Vorschriften über Schichtenbücher für Kraftfahrer und Beifahrer mit Erläuterungen, 3. Aufl., Düsseldorf 1960 (zitiert: Böhm, Schichtenbuchverordnung)

Dennecke, Arbeitszeitordnung, Kommentar, 5. Aufl., München und Berlin 1961 (zitiert: Dennecke, Kommentar)

Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, 14. Aufl., München u. Berlin, 1963

Gamillscheg, Internationales Arbeitsrecht (Arbeitsverweisungsrecht), Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht, 27, Tübingen und Berlin 1959

Hein-Eichhoff-Pukall-Krien, Güterkraftverkehrsgesetz mit Nebengesetzen und ergänzenden Vorschriften, Kommentar, 2 Bde, Loseblattsammlung, Berlin 1953, Stand: November 1961

Hueck-Nipperdey, Lehrbuch des Arbeitsrechts, Berlin und Frankfurt, 1. Bd., 7. Aufl. 1963, 2. Bd., 6. Aufl. 1959 (zitiert: Hueck-Nipperdey)

Hueck-Nipperdey-Tophoven, Tarifvertragsgesetz, Kommentar, 3. Aufl., München und Berlin 1955

Kaskel-Dersch, Arbeitsrecht, 5. Aufl., Berlin, Göttingen, Heidelberg 1957

Koelsch, Lehrbuch der Arbeitshygiene, Bd. II, Spezielle Berufshygiene, 2. Aufl., Stuttgart 1953

Liegel-Bosselmann, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, 7. Aufl., Bad Godesberg 1960

Maunz-Dürig, Grundgesetz, Kommentar, Loseblattsammlung, München und Berlin 1961

Maus, Handbuch des Arbeitsrechts, Loseblattausgabe, Stand: 53. Erg. Lfg., Mai 1962, Baden-Baden und Frankfurt; VII A Arbeitszeitrecht (zitiert: Maus, Handbuch)

Müller, Straßenverkehrsrecht, Ergänzungsband zur 21. Aufl., bearbeitet von Full, Möhl, Rüth, Berlin 1962

Nikisch, Arbeitsrecht, I. Bd., 3. Aufl., Tübingen 1961; II. Bd., 2. Aufl., Tübingen 1959

Schmidt, Die neue Arbeitszeitordnung, Kommentar, 2. Aufl., Berlin 1959 (zit.: Schmidt, AZO)

2. Einzeldarstellungen

Blösch, Zur Fortgeltung des § 25 der Arbeitszeitordnung, NJW 1963, S. 480 ff.

Böhm, Ist die vom Kraftfahrer in der Kabine des fahrenden Lastkraftwagens verbrachte Zeit Arbeitsbereitschaft oder Ruhezeit?, Betrieb 1956, S. 161 ff.

ders., Nochmals: Zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1959, S. 273 ff.

Delfs, Psychische und physische Belastung des Fahrers im Güterfernverkehr, Zentralblatt für Verkehrs-Medizin, Verkehrs-Psychologie und angrenze Gebiete 1959, S. 3 ff.

Dennecke, Gehört die Zeit, die auf einer Fernfahrt der Ablösungsfahrer in der Schlafkabine verbringt, im Sinne des Arbeitszeitrechts zur Arbeitszeit (Arbeitsbereitschaft) oder zur Ruhezeit?, Gutachten, abgedruckt bei Voß, Das Arbeitsrecht des Güter- und Möbelfernverkehrs, aaO., S. 72 ff. (zitiert: Dennecke, Gutachten)

ders., Zur Frage der Arbeitsbereitschaft, RdA 1958, S. 447 ff.

Farthmann, Grundlagen, Geltungsbereich, Grundbegriffe, AR-Blattei, D Arbeitszeit I B

Fechner, Probleme der Arbeitsbereitschaft, Arbeitsbereitschaft und verwandte Probleme in der Ordnung der Arbeit, Tübingen 1963 (zitiert: Fechner)

Frey, Arbeitsbereitschaft, Rufbereitschaft, Bereitschaftsdienst in Arbeitszeitrecht und Lohnrecht, Schriften des Betriebsberaters, Heft 22, Heidelberg 1960 (zitiert: Frey)

ders.,	Arbeitszeitrechtliche Grundfragen, BB 1962, S. 1001 ff.
Galperin,	Arbeitsbereitschaft und Bereitschaftsdienst, Betrieb 1960, S. 695 ff., 723 ff.
Ganter,	Mindestanforderungen an die Hörmöglichkeit der Fahrer, Zentralblatt für Verkehrs-Medizin, Verkehrs-Psychologie und angrenzende Gebiete, 1959, S. 14 ff.
Grandjean,	Die zentrale Ermüdung, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, I. Bd. 1961, S. 442 ff.
Greß,	Lärmbekämpfung in der Gemeinde, Württembergische Gemeindezeitung 1959, S. 223 ff.
Guelde,	Übermüdung am Lenkrad des Kraftfahrzeugs, DAR 1951, S. 57 ff.
Jansen,	Einwirkungen des Lärms auf den Menschen, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, I. Bd. 1961, S. 680 ff.
Kahl,	Arbeitszeitvorschriften für Kraftfahrer und Beifahrer, Frankfurt 1958
Knapp,	Die Arbeitszeit im Verkehrswesen in der Bundesrepublik ausgenommen Luftfahrt und Seeschiffahrt, Jur. Diss., Köln 1958
Koch,	Das besondere Arbeitsrecht der Kraftfahrer, Blätter für Steuerrecht, Sozialversicherung und Arbeitsrecht 1952, S. 170 ff., 187 f.
Kraft,	Probleme des Arbeitszeitrechts, Arbeit und Recht 1960, S. 353 ff.
Küpper,	Nochmals: Arbeitsbereitschaft, Betriebsrat 1960, S. 271 ff.
Lehmann,	Der Kampf gegen den Lärm, eine wichtige Aufgabe der prophylaktischen Medizin, Deutsche Medizinische Wochenschrift 1957, S. 465 ff.
Leuze,	Tarifvertragliche Regelung der Arbeitsbereitschaft und verwandter Erscheinungen, Jur. Diss., Tübingen 1962
Matthes,	Arbeitsbereitschaft, RdA 1960, S. 98 ff., 134 ff.

Müller, K. — Gerichtliche Ahndung von Verstößen gegen Arbeitszeitvorschriften, abgedruckt bei Fechner, Probleme der Arbeitsbereitschaft aaO., S. 188 ff.

Münzner, — Die Arbeitszeit in der deutschen Binnenschiffahrt, zugleich ein Beitrag zu den Problemen des Arbeitszeitschutzes, Stuttgart 1963

Nikisch, — Rechtsgutachten über die zulässige Höchstdauer der reinen Arbeitszeit von Kraftfahrern im Güterfernverkehr, abgedruckt bei Voß, Das Arbeitsrecht des Güter- und Möbelfernverkehrs aaO., S. 93 ff. (zitiert: Nikisch, Gutachten)

Nipperdey, — Rechtsgutachten über Arbeitszeitfragen bei Arbeitsbereitschaft insbesondere im Güterfernverkehr, abgedruckt bei Voß, Das Arbeitsrecht des Güter- und Möbelfernverkehrs aaO., S. 77 ff. (zitiert: Nipperdey, Gutachten)

Prokop, O. u. L., — Ermüdung und Einschlafen am Steuer, Zentralblatt für Verkehrs-Medizin, Verkehrs-Psychologie und angrenzende Gebiete 1955, S. 19 ff.

Rieger, — Die Arbeitszeit in Krankenanstalten, Jur. Diss., Tübingen 1963

Schröder, — Arbeitszeitverlängerung durch Tarifvertrag, BB 1960, S. 53 ff.

Spierling, — Fahrtennachweis und Arbeitszeitkontrolle, Lexikon-Zeitschrift "Straßenverkehr", hrsgg. v. Brösicke, Loseblattsammlung, Stuttgart; Stand Juni 1962, Registernummer 11 - 4 Arbeitszeit

Steldinger, — Organisation, Umfang und Bedeutung des Straßengütertransportes in der Bundesrepublik einschl. West-Berlin, hrsgg. von der Gewerkschaft ÖTV, Stuttgart 1957

Stiller, — Zum öffentlich-rechtlichen Geltungsbereich der tarifvertraglichen Arbeitszeitverlängerung nach § 7 der Arbeitszeitordnung, abgedruckt bei Fechner, Probleme der Arbeitsbereitschaft aaO., S. 181 ff. (zitiert: Stiller, Beitrag)

Trieschmann,	Die Verlängerung der Arbeitszeit durch Tarifvertrag, RdA 1954, S. 335 ff.
Voß,	Das Arbeitsrecht des Güter- und Möbelfernverkehrs, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. Heft 7, Bielefeld 1958 (zitiert: Voß)
Wendel,	Die Arbeitsbereitschaft, Betriebsrat 1960, S. 173 ff.
Wiethaupt,	Die Lärmbekämpfung in rechtlicher Sicht, DVBl 1959, S. 240 ff.
Wittgens,	Spezielle medizinische Berufskunde, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, V. Bd., 1961, S. 359 ff.
Wolf, A.,	Der Arbeitsschutz, Rechtsarchiv der Wirtschaft, Arbeits- und Sozialrecht, Sonderheft 89, Stuttgart, München, Hannover, 1960
Wolf, H.,	Schichtenbuch und Fahrtennachweis in der Polizeikontrolle, Loseblattausgabe, München 1961

A Arbeitszeitregelungen - Rechtsdogmatik

I. ABGRENZUNG DES THEMAS

1. PRIVATES STRASSENVERKEHRSGEWERBE

a) Definition

Ein privates Straßenverkehrsgewerbe betreibt, wer als natürliche Person oder in der Rechtsform einer juristischen Person des Privatrechts auf Erwerb gerichtet Personen oder Güter für andere mit Kraftfahrzeugen auf Straßen befördert. Aus der Untersuchung scheiden somit alle staatlichen, kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Verkehrsbetriebe aus. Weiter entfällt der gesamte Werkverkehr [1] und der Verkehr mit anderen Verkehrsmitteln als Kraftfahrzeugen [2].

b) Güterverkehrsgewerbe

Aus der Definition "Beförderung von Personen oder Gütern" folgt die erste große Untergliederung des Verkehrsgewerbes in Personen- und Güterverkehrsgewerbe [3]. Dieser Zweiteilung folgt auch die gesetzliche Regelung mit dem Personenbeförderungsgesetz vom 21.3.1961 (PBefG) und dem Güterkraftverkehrsgesetz vom 17.10.1952 (GüKG).

Bei einer Untersuchung der weithin durch Tarifverträge geregelten Arbeitszeit der Kraftfahrer empfiehlt es sich, einer weiteren Untergliederung beider großen Zweige des Verkehrsgewerbes die Tarifpraxis zugrunde zu legen. Diese stimmt im Bereich des Güterverkehrs mit der Systematik des Gesetzes überein, wo zwischen Güternah- und Güterfernverkehr unterschieden wird.

---

1) Das ist jede Beförderung von Gütern durch eigene Fahrer und Fahrzeuge für eigene Zwecke eines Unternehmens unter den näher umschriebenen Voraussetzungen des § 48 GüKG.

2) Zur Definition vgl. § 1 Abs. 2 StVG

3) Zum Güterverkehr gehört auch der Möbelverkehr. Wenn dieser stets gesondert genannt wird, dann rührt dies daher, daß früher von der Geltung der Reichstarifordnung für den Güterverkehr vom 15.10.1936 (RvkBl. B,

Güternahverkehr ist die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen innerhalb eines Gemeindebezirks oder innerhalb einer Nahzone von 50 Kilometern [4].

Güterfernverkehr ist jede Güterbeförderung für andere über die Grenze der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenze [5]. Die erforderliche Genehmigung wird für bestimmte Fahrzeuge auf Zeit erteilt und kann auf einen Umkreis von 150 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs beschränkt werden (Bezirksgüterfernverkehr) [6].

c) Personenverkehrsgewerbe

Im Bereich des Personenverkehrs stimmt die Systematik des Gesetzes mit der Tarifpraxis nicht völlig überein. Das Personengeförderungsgesetz unterscheidet zunächst zwischen Linienverkehr [7] und Gelegenheitsverkehr [8] und trennt erst innerhalb dieser Gruppen zwischen dem Verkehr mit Personenkraftwagen und Kraftomnibussen. Demgegenüber richtet sich die Tarifpraxis fast einheitlich nach der letztgenannten Einteilung und unterscheidet zwischen Omnibusverkehr auf der einen und Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr (mit PKW) auf der anderen Seite. Beim Omnibusverkehr wird dann weiter unterteilt in Linien- und Gelegenheitsverkehr. Diesem Schema folgt auch die vorliegende Arbeit [9].

S. 366) der Möbelverkehr ausdrücklich ausgenommen war.

4) Die Nahzone ist für jede Gemeinde öffentlich bekanntzugeben (§ 2 GüKG). Der Güternahverkehr bedarf der Erlaubnis, die dem Unternehmer für seine Person zeitlich unbeschränkt erteilt wird (§ 80 GüKG). Darüber hinaus ist für den Güterliniennahverkehr eine Genehmigung erforderlich, die nur bei Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses erteilt wird (§§ 90 f. GüKG).

5) § 3 GüKG

6) Die Höchstzahl der zuzulassenden Fahrzeuge wird unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrssicherheit auf den Straßen vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates festgesetzt und auf die Bundesländer aufgeteilt (§§ 8 ff. GüKG).

7) §§ 42 ff. PBefG

8) §§ 46 ff. PBefG

9) Kraftomnibusse sind Kraftfahrzeuge mit mindestens 9 Fahrgastplätzen (§ 4 Abs. 4 PBefG und § 15a Abs. 1 StVZO). Personenkraftwagen sind

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, bei der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Sonderformen des Linienverkehrs sind zum Beispiel der Berufsverkehr und der Ferienzielreiseverkehr [10]. Zum Gelegenheitsverkehr zählt alles, was nicht Linienverkehr ist [11].

2. KRAFTFAHRER

Kraftfahrer im Straßenverkehrsgewerbe ist jeder, der im Rahmen dieses Gewerbes zur Personen- oder Güterbeförderung ein Kraftfahrzeug führt, also auch der selbstfahrende Unternehmer. Kraftfahrer ist auch der Fahrer, der einen anderen begleitet, um ihn regelmäßig oder erforderlichenfalls in der Führung des Fahrzeugs abzulösen [12]. Die Bezeichnung "Beifahrer" sollte allein für

---

alle zur Personenbeförderung geeignete und bestimmte Kraftfahrzeuge mit weniger Fahrgastplätzen. Kraftdroschken sind PKW, die an zugelassenen Stellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen bereitgestellt sind und mit denen Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel in einem räumlich beschränkten Bezirk ausgeführt werden. Es besteht Beförderungspflicht (§§ 47, 22 PBefG). Mietwagen unterscheiden sich von Taxis dadurch, daß sie nicht öffentlich bereitgestellt werden dürfen, daß sie im Radius nicht beschränkt sind und keiner Beförderungspflicht unterliegen (§ 49 PBefG).

10) §§ 42 f. PBefG

11) Alle Formen des gewerblichen Personenverkehrs sind genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird einem Unternehmer für bestimmte Fahrzeuge auf Zeit erteilt. Besonders strenge Voraussetzungen werden an die Genehmigung eines Linienverkehrs und an die Zulassung von Kraftdroschken gestellt (§§ 2, 3, 13 PBefG).

12) Es besteht kein Grund, die Ablösungsfahrer als Beifahrer zu bezeichnen, wie dies etwa in § 1 Abs. 2 SchbVO geschieht und sie dadurch von den Kraftfahrern zu trennen. Auch wenn bei einer Zwei-Mann-Besatzung der "erste Fahrer" in gewissem Sinne Chef ist (so BGH, U. v. 10.7.59, DAR 59, 305 f.), dann nimmt dies dem "zweiten Fahrer" nichts von der charakteristischen Tätigkeit eines Kraftfahrers.

solche Personen verwendet werden, die einen Kraftfahrer zur Vornahme von Hilfsarbeiten begleiten. Die Arbeitszeit solcher Beifahrer wird in dieser Arbeit nicht untersucht.

II. GESETZLICHE ARBEITSZEITBESTIMMUNGEN UND ÄNDERUNGSBEFUGNISSE DER SOZIALPARTNER

1. ALLGEMEINES

a) Einschlägige Gesetze und Verordnungen

Es gibt keine Arbeitszeitbestimmung, die einheitlich für alle Kraftfahrer im Verkehrsgewerbe gilt. Die Vorschriften der Arbeitszeitordnung vom 30.4.1938 (AZO) wenden sich nur an diejenigen Fahrer, die im Rahmen eines von ihr erfaßten Arbeitsverhältnisses ein Kraftfahrzeug führen [1]. Die AZO enthält Vorschriften über die Arbeitszeit, die Pausen und die Ruhezeit (§§ 2 bis 14 AZO).

Für denselben Personenkreis gilt die vom Reichsarbeitsminister auf Grund des § 29 AZO erlassene Ausführungsverordnung zur AZO vom 12.12.1938 (AVAZO) [2]. Sie enthält Vorschriften über die Arbeitsschicht, die Arbeitszeit, die Lenkungszeit, die Ruhepausen und die Ruhezeit (Nr. 50 bis 52 AVAZO).

---

1) Nicht unter die AZO fallen: Selbstfahrende Unternehmer, Generalbevollmächtigte und im Handelsregister eingetragene Vertreter eines Unternehmens sowie sonstige Angestellte in leitender Position (§ 1 AZO).

2) Diese Verordnung ist gültig, obwohl sie auch Vorschriften zu solchen Punkten enthält, die in der AZO nicht geregelt sind. Die zu gesetzesergänzenden Regelungen ermächtigende Vorschrift des § 29 AZO ist zwar durch Art. 129 Abs. 3 GG insoweit beseitigt worden, doch gelten die Ergänzungsverordnungen weiter, die vor Inkrafttreten des Grundgesetzes eine gültige gesetzliche Grundlage hatten. Das war bei der AVAZO der Fall (so BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO; Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 80; Nikisch, Gutachten a.a.O., S. 98; Matthes, RdA 60, 135).

Weitere Regelungen der Lenkungszeit und der Ruhepausen finden sich in § 15a der Straßenverkehrszulassungsordnung in der Fassung vom 6.12.1960 (StVZO). Diese Vorschrift gilt allerdings nur für Fahrer von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 to, von Zugmaschinen mit einer Motorleistung von mindestens 55 PS und von KOM, sofern die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge 40 km/h übersteigt. Da die StVZO nicht dem Arbeitsschutz, sondern der Verkehrssicherheit dient, gilt sie für alle Fahrer der genannten schweren Fahrzeuge, auch für selbstfahrende Unternehmer.

Als weitere Vorschriften, die die Arbeitszeit der Kraftfahrer beeinflussen, kommen noch § 105i GewO und § 4a StVO in Betracht. Die erste Vorschrift erlaubt den Arbeitnehmern in Verkehrsbetrieben die Sonntagsarbeit, während die letztere ein Verkehrsverbot für LKW an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr ausspricht.

Besondere Vorschriften des Jugend- oder Frauenarbeitsschutzes spielen bei der Arbeitszeit der Kraftfahrer keine bzw. kaum eine Rolle. Jugendliche Kraftfahrer gibt es nicht, da die Fahrerlaubnisse der Klassen 3 (PKW) bzw. 2 (LKW) ein Alter von 18 bzw. 21 Jahren voraussetzen, und auch erst sehr wenig Frauen haben den Beruf einer Kraftfahrerin gewählt (Taxifahrerin) [3].

b) Änderungsbefugnisse der Sozialpartner

Für die weitaus überwiegende Mehrzahl der im Straßenverkehrsgewerbe als Arbeitnehmer tätigen Kraftfahrer gelten Manteltarifverträge mit Arbeitszeitregelungen, die längere Arbeits- und Schichtzeiten und kürzere Ruhezeiten als die gesetzlichen Vorschriften zulassen. Eine Befugnis der Sozialpartner zu solchen Regelungen ist nicht selbstverständlich, denn privatrechtliche Vereinigungen oder einzelne Privatleute haben im allgemeinen nicht die Macht, öffentlichrechtliche Vorschriften abzuändern. Die Sozialpartner leiten ihre Befugnis hierzu aus § 7 AZO und Nr. 53 AVAZO ab. Beide Vorschriften

---

3) Nach einer Anordnung des Reichsarbeitsministers über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen vom 30.10.1940 (RArbBl. III, 283) dürfen von Frauen keine KOM oder LKW mit einer Nutzlast von über 1,5 to gelenkt werden. Ob diese Anordnung dem Grundsatz der Gleichberechtigung von Frau und Mann entspricht, erscheint zweifelhaft.

stammen aus dem Jahre 1938, aus einer Zeit also, in der es weder Tarifvertragsparteien noch Tarifverträge gegeben hat. Sie ermächtigen den Reichstreuhänder der Arbeit zum Erlaß gesetzesergänzender und gesetzesabweichender Tarifordnungen, also staatlicher Rechtsverordnungen. Nr. 53 AVAZO erstreckt diese Ermächtigung auf die Reichsminister. Beide Bestimmungen gelten noch unverändert fort, doch gibt es in unserem Rechtssystem, das dem freien Spiel der gesellschaftlichen Kräfte weithin Raum läßt, keinen Platz mehr für Tarifordnungen und für einen Treuhänder der Arbeit oder eine ähnliche Institution [4]. Auch die Ermächtigung an die Reichsminister ist gemäß Art. 129 Abs. 3 GG erloschen, soweit sie die Änderung der AVAZO und damit auch der AZO zuläßt.

Nach Wiederherstellung der Tarifautonomie übernahmen die Sozialpartner eigentlich diskussionslos, aber manchmal nicht ohne jeden inneren Vorbehalt die "herrenlos" gewordenen Befugnisse. Dem begegnen keine rechtlichen Bedenken, soweit es die Befugnis betrifft, die Arbeitszeit gemäß § 7 AZO zu verlängern. Hier führt eine sinngemäße, unserer Wirtschafts- und Arbeitsverfassung entsprechende Gesetzesauslegung unschwer zu dem Ergebnis, daß an die Stelle der Tarifordnung wieder der frei ausgehandelte Tarifvertrag getreten ist [5]. Die Sozialpartner hatten nämlich schon unter der Geltung der Arbeitszeitverordnung von 1923 das Recht, die Arbeitszeit durch Tarifvertrag zu verlängern. Diese Regelung hatte sich nicht schlecht bewährt und war 1938 nur deshalb geändert worden, weil es damals keine Tarifvertragsparteien mehr gab und weil an ihre Stelle der staatliche Reichstreuhänder der Arbeit getreten war.

Nicht so einfach ist die Rechtslage hinsichtlich der Befugnisse aus Nr. 53 AVAZO. Der entscheidende Unterschied zu § 7 AZO besteht darin, daß dort der Abs. 1 eine arbeitsschutzrechtlich stets vertretbare obere Grenze enthält und daß die weitere Verlängerung der Arbeitszeit nach Absatz 2 an das Vorliegen regel-

---

4) Das Militärregierungsgesetz Nr. 77 untersagte ihnen bereits 1945 die Betätigung und das Kontrollratsgesetz Nr. 40 beseitigte ab 1.1.47 auch die formelle Grundlage zum Erlaß neuer Tarifordnungen. Die alten Tarifordnungen galten aber bis zur Ablösung durch neue Tarifverträge weiter (so BAG, U.v. 16.5.57, AP Nr. 1 zu § 12 AZO; BayrObIG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO).

5) So auch Trieschmann, RdA 54, 325; Schröder, BB 60, 54; Stiller, Beitrag, S. 184; Dennecke, Kommentar, § 7 Anm. 1; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 43. Gewisse Gedenken, allerdings eher rechtspolitischer als dogmatischer Art bei Matthes, RdA 60, 138.

mäßiger und erheblicher Arbeitsbereitschaft geknüpft ist, also an sehr enge, arbeitsschutzmäßig sachgerechte Voraussetzungen, während Nr. 53 AVAZO keinerlei Voraussetzungen nennt und auch keine Obergrenze für die Abweichungen festsetzt. Dies erscheint nur unter der Voraussetzung verständlich, daß jede Entscheidung auf diesem Gebiet von einer unabhängigen, stets den Gedanken des Arbeitsschutzes im Auge behaltenden staatlichen Stelle getroffen wird [6]. Derartige arbeitsschutzrechtlich einwandfreie Entscheidungen sind von einem Zusammenwirken der Sozialpartner nicht in jedem Falle zu erwarten, zumal sich auch bei den Gewerkschaften die zu vertretenden realen Interessen der Mitglieder nicht stets mit dem öffentlichen Interesse an einem wirksamen Arbeitsschutz decken [7]. Daher führt eine Auslegung der Nr. 53 AVAZO zu dem Ergebnis, daß die Einschaltung staatlicher Stellen hier nicht nur zeitbedingt notwendig, sondern sachlich gerechtfertigt war. Dies hat zur Folge, daß die Tarifpartner nicht schon deshalb an die Stelle der genannten Ermächtigungsadressaten getreten sind, weil diese entweder nicht mehr bestehen, oder weil die Ermächtigung nach Art. 129 Abs. 3 GG erloschen ist [8].

Ein Blick auf den Zweck der Vorschrift zeigt auf der anderen Seite, daß Nr. 53 AVAZO aus der klaren Erkenntnis heraus geschaffen ist, daß die vorhergehenden Regeln nur für einen Teil der Kraftfahrer sachgerecht seien, und daß es zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebs in einigen Zweigen des Verkehrsgewerbes unbedingt erforderlich sei, zum Teil erheblich von diesen Regeln abzuweichen [9]. Gegenüber diesem grundlegenden Gesetzeswillen tritt die Frage in den Hintergrund, wer zum Erlaß der abweichenden Vorschriften zuständig

---

6) Dafür spricht auch die Tatsache, daß neben der Tarifordnung noch die gemeinsame Dienstordnung eines Reichsministers genannt ist (so wohl auch Matthes, RdA 60, 143). Demgegenüber fällt das Gegenargument kaum ins Gewicht, daß der Sachzusammenhang es erfordere, daß die Befugnisse aus Nr. 53 AVAZO niemand anderem zustehen sollten als die Befugnis aus § 7 AZO.

7) Siehe hierzu unten B I 2b, S. 92

8) An Art. 129 Abs. 3 GG scheitert auch eine Umdeutung der Ermächtigung auf andere staatliche Stellen, da jede Tätigkeit auf Grund der Nr. 53 AVAZO die AZO abändert.

9) Waren doch damals schon die Tarifordnungen für den Güterfernverkehr vom 15.10.36 (RVkBl. B, S. 366) und für das private Omnibusgewerbe vom 8.1.38 (RArbBl. VI, 212) in Kraft, die mit den gesetzlichen Vorschriften nicht mehr viel gemein hatten.

sein solle. Wenn dieser Gesichtspunkt in die Auslegung mit einbezogen wird, dann ergibt sich, daß es dem Willen der Vorschrift noch eher entspricht, wenn eine nicht staatliche Stelle die Abweichungen zuläßt, als wenn die Zulassung solcher Abweichungen überhaupt scheitert. Als nicht staatliche Stellen kommen nur die Sozialpartner als die sachnächsten und geeignetsten gesellschaftlichen Kräfte in Frage. Auch wenn deren Abmachungen keine Gewähr für arbeitsschutzmäßig sachgerechte Regelungen bieten, so tendieren sie doch aus dem regelmäßigen Gegensatz der Interessen dahin und bieten, auch wenn dieser Gegensatz einmal fehlt, was bei Arbeitszeitfragen gar nicht selten ist, wenigstens eine gewisse Sicherheit gegen groben Mißbrauch der erteilten Befugnisse [10].

Vereinbaren die Sozialpartner nach § 7 AZO oder Nr. 53 AVAZO Arbeitszeitregelungen, dann setzen sie kein öffentliches Recht, sondern machen nur von der ihnen verliehenen Erlaubnis Gebrauch, gesetzliche Vorschriften durch solche Tarifnormen zu verdrängen, die betriebliche Fragen regeln (§ 3 Abs. 2 TVG) [11].

---

10) Da dieses Ergebnis im Wege allerdings sehr weitgehender Auslegung gewonnen ist, ist es nicht erforderlich, das Vorgehen der Sozialpartner, wie dies Matthes, RdA 60, 143 als bedenkliche Möglichkeit andeutet, als durch Gewohnheitsrecht gerechtfertigt zu konstruieren, was daran scheitern dürfte, daß bei der dauernden tatsächlichen Übung einigen Gewerkschaften doch der Wille fehlen dürfte, diese Übung solle auch für die Zukunft als Recht gelten.
Daß sich gegen diese rechtlich doch höchst zweifelhafte Übung der Sozialpartner nirgends Widerspruch erhoben hat, ist wie folgt zu erklären: Die Arbeitgeber sind froh, auf diesem Weg zu höheren Arbeitszeiten zu kommen. Die Gewerkschaften fühlen sich in ihrer Rolle nicht sehr wohl, da sie oft arbeitsschutzrechtlich notwendige Grenzen sehen, die sie auf das Drängen ihrer Mitglieder überschreiten; sie schweigen aber, da ihnen die Befugnisse aus Nr. 53 AVAZO mindestens als Druckmittel für Lohnverhandlungen gute Dienste leisten. Die staatlichen Stellen, die sich bei der unklaren Situation am ehesten angesprochen fühlen müßten, begnügen sich trotz allen Unzulänglichkeiten der Lage gerne mit ihrer Zuschauerrolle, weil für sie jede Entscheidung über Arbeitszeitverlängerungen für Kraftfahrer angesichts der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße ein eminent heißes Eisen darstellt.

11) Diese Frage ist streitig. Treffende Darstellungen mit gegensätzlichen Ergebnissen finden sich zuletzt bei Leuze (Tarifvertragliche Regelung der

Daraus folgt zweierlei: Einmal gelten die tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen im Rahmen der noch zu erörternden Grenzen nur für die Betriebe, deren Arbeitgeber tarifgebunden sind [12], für diese aber einheitlich und unabhängig von der Gewerkschaftszugehörigkeit der Arbeitnehmer. Zum anderen wirken diese Regelungen auch nach dem Ablauf eines Tarifvertrages so lange nach, bis sie durch neue tarifvertragliche Abmachungen ersetzt werden [13].

Es bleibt noch zu prüfen, in welchem Umfang die Sozialpartner von den gesetzlichen Arbeitszeitregelungen abweichen dürfen. Unproblematisch für das Arbeitsschutzrecht ist jede günstigere als die gesetzliche Regelung [14]. Die arbeitsschutzrechtlich ungünstigeren tariflichen Regelungen müssen auch dann, wenn der Tariffreiheit keine festen Grenzen gesetzt sind, den Gedanken des Arbeitsschutzes im Auge behalten, also angemessene Pausen und Ruhezeiten garantieren und eine Überbeanspruchung der Arbeitnehmer verhindern [15]. Angemessen sind nur solche garantierten Zeiten der Arbeitsruhe, die die Funktion einer Pause oder einer Ruhezeit erfüllen können. Das kann erst bei näherer Betrachtung der Umstände im Einzelfall entschieden werden. Hierbei kommt es wesentlich an auf die Schwere der Arbeit, die zeitlichen Verhältnisse von Vollarbeit, Arbeitsbereitschaft und Pause während der Schicht und den Grad der Arbeitsbereitschaft (geringe Belastung bis weitgehende Erholung) [16].

Arbeitsbereitschaft und verwandter Erscheinungen, S. 74 ff.) und bei Stiller (Beitrag, S. 181 ff.). Die auch von Stiller vertretene herrschende Meinung hat die besseren Gründe für sich (vgl. Hueck in Hueck-Nipperdey-Tophoven, Tarifvertragsgesetz, § 1 Anm. 49; Nipperdey in Hueck-Nipperdey, Bd. 2, S. 205; Nikisch, Arbeitsrecht, Bd. 2, S. 303, 314; Schröder, BB 60, 53 ff.; im Ergebnis auch Maus, Handbuch, § 7 AZO Erl. III, 17 ff.; siehe auch Dürig in Maunz-Dürig, Grundgesetz, Art. 1 RdNr. 116).

12) Dies schafft auf Arbeitgeberseite einen starken Anreiz zur Koalitionsbildung.

13) Vgl. hierzu Stiller, Beitrag, S. 186 f.

14) Dies kommt nur bezüglich der freien Tage, der Ruhepausen und der Ruhezeit vereinzelt vor.

15) So auch Fechner, a.a.O., S. 68. Das ergibt sich schon auf Grund der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers nach Treu und Glauben (vgl. Nipperdey, Gutachten, a.a.O., S. 79).

16) Zur Notwendigkeit der Differenzierung in dieser Hinsicht ausführlich Fechner a.a.O., S. 55 ff.

In gleicher Weise muß untersucht werden, wo bei der Verlängerung von Arbeitszeit und Arbeitsschicht auch ohne ein starres Limit vom Sinn und Zweck des Arbeitsschutzes her Grenzen gesetzt sind [17].

Vor ihrer Anwendung müssen tarifvertragliche Arbeitszeitnormen insbesondere von Gerichten auf ihre Vereinbarkeit mit zwingenden Gesetzesvorschriften und den Grundgedanken des Arbeitszeitschutzes untersucht werden [18]. Auch die Definition arbeitszeitrechtlicher Begriffe in Tarifverträgen und die Zuordnung bestimmter Erscheinungen des Arbeitslebens wie Kabinenzeiten, Wartezeiten oder Liegezeiten zur Arbeit oder zur Arbeitsruhe ist nicht kritiklos hinzunehmen. Im Arbeitsschutzrecht bestimmen nicht die Sozialpartner, was Arbeit, Arbeitsbereitschaft, Pause oder Ruhezeit ist. Dies ist vielmehr dem Gesetz zu entnehmen, und jede Bestimmung in Tarifverträgen kann insoweit nur als gerichtlich nachprüfbarer Versuch der Gesetzesauslegung gewertet werden [19].

Im folgenden sollen die Begriffe des Arbeitszeitrechts bei Kraftfahrern geklärt, die jeweiligen gesetzlichen Regelungen angeführt und dann untersucht werden, ob diese Regelungen zwingend sind und wenn nein, ob der Tariffreiheit starre Grenzen gesetzt sind und bei § 7 Abs. 2 AZO auch, welches die Voraussetzungen einer tarifvertraglichen Arbeitszeitverlängerung sind.

---

17) Dies geschieht im Rahmen der rechtlichen Nachprüfung der Tarifnormen.

18) Nikisch, Gutachten a.a.O., S. 97; Nipperdey, Gutachten a.a.O., S.79; Maus, Handbuch, § 7 AZO, Erl. III, 18; Matthes, RdA 60, 142; Fechner a.a.O., S. 68; BAG, U. v. 22.2.61, AP Nr. 4 zu § 611 BGB - Mehrarbeitsvergütung -. Dabei spricht für Tarifverträge nicht dieselbe Vermutung der Rechtsgültigkeit wie für staatliche Rechtssätze.

19) Vgl. Frey a.a.O., S. 35. Zulässig ist es jedoch, auf lohnrechtlichem Gebiet gewisse Erscheinungen entgegen ihrem wahren Charakter zu werten.

2. ARBEITSSCHICHT

a) Definition

Die Arbeitsschicht umfaßt die Zeit zwischen Beginn und Ende der Arbeit einschließlich der Ruhepausen (Nr. 50 Satz 4 AVAZO). Sie liegt zwischen zwei Ruhezeiten. Daraus folgt insbesondere für die sogenannten "Teilschichten" oder "geteilten Schichten" im Omnibuslinienverkehr [20], daß es sich hierbei in Wirklichkeit nur um Unterbrechungen der Arbeitszeit handelt und daß die Zeiten der Arbeit und die dazwischen liegenden Ruhepausen in eine einheitliche Schicht fallen, die so lange dauert, bis sie durch eine ausreichend lange Ruhezeit [21] beendet wird [22].

b) Gesetzliche Regelung

Für Arbeitnehmer darf die Arbeitsschicht nach Nr. 50 Satz 4 AVAZO höchstens 12 Stunden betragen.

c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

Von der Vorschrift der Nr. 50 AVAZO kann gemäß Nr. 53 AVAZO durch Tarifvertrag abgewichen werden. Eine feste Grenze ist den Sozialpartnern dabei nicht gesetzt [23].

---

20) Darunter wird der Einsatz eines Kraftfahrers nur in den Hauptverkehrszeiten etwa von 6 - 9, von 12 - 14 und von 16 - 18 Uhr oder von 6 - 10 und von 16 - 19 Uhr verstanden.

21) Vgl. hierzu unten A II 9a, S.51.

22) Teilschichten sind also schon von der Definition der Arbeitsschicht her ausgeschlossen, es gibt nur Schichtteile.

23) Insbesondere ist eine solche Grenze nicht damit zu begründen, daß in die 24 Stunden eines Tages neben der Schichtzeit auch noch eine Ruhezeit passen müsse. Dabei würde verkannt, daß weder in Nr. 50 Satz 4 AVAZO von einer täglichen Schichtzeit, noch in Nr. 52 AVAZO von einer täglichen Ruhezeit die Rede ist (so Böhm, RdA 59, 275).

3. ARBEITSZEIT

a) Definition

Die Arbeitszeit ist in § 2 AZO als die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen definiert. Sie besteht bei Kraftfahrern im Dienst am Steuer, in Hilfsarbeiten irgendwelcher Art oder in Arbeitsbereitschaft (Nr. 50 Satz 2 AVAZO).

b) Gesetzliche Regelung

Die regelmäßige werktägliche Arbeitszeit beträgt nach § 3 AZO 8 Stunden [24]. Diese 8-Stunden-Grenze ist nicht starr. Zunächst können bis zur Grenze von 10 Stunden täglich diese 8 Stunden innerhalb von drei Wochen ungleichmäßig verteilt werden (§ 4 Abs. 2 Satz 2 AZO), weil die Art der Verkehrsbetriebe eine ungleichmäßige Verteilung der Arbeitszeit erfordert [25]. Dann darf die tägliche Arbeitszeit um tatsächlich anfallende Vor- und Abschlußarbeiten [26] bis zu 10 Stunden verlängert werden (§ 5 Abs. 1 AZO) [27]. Weiter darf an höchstens 30 Tagen im Jahr ohne weitere Voraussetzungen die Arbeitszeit bis zu 10 Stunden erhöht werden (§ 6 AZO). Außerdem kann das Gewerbeaufsichtsamt gemäß § 8 AZO befristet eine längere tägliche Arbeitszeit zulassen [28].

---

24) Für die nach § 105i GewO zulässige Sonn- und Feiertagsarbeit gilt diese Grenze nicht (vgl. Frey, BB 62, 1003). Doch gilt auch für diese Tage die 10-Stunden-Grenze der §§ 5, 8, 10 AZO, da in diesen Vorschriften nur von der täglichen Arbeitszeit ohne Bezugnahme auf §§ 3, 4 AZO die Rede ist.

25) So LAG Stuttgart, U. v. 17.7.53, AP 54 Nr. 99; Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 76; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 29; Kraft, Arbeit und Recht 1960, S. 357

26) Dazu unten A II 5a, S. 23 Anm. 60

27) In aller Regel werden diese Arbeiten keine 2 Stunden täglich in Anspruch nehmen.

28) Danach läßt sich ohne Berücksichtigung der genannten Ausnahmen vom 8-Stunden-Tag bei einer Sonntagsarbeit von 10 Stunden eine wöchentliche Arbeitszeit von 58 Stunden erreichen (Die AZO kennt keine Wochenarbeitszeit). In einer Doppelwoche sind bei Einrechnung zweier Freizeiten von 24 und 36 Stunden (Nr. 52 Satz 2 AVAZO) höchstens 111 1/2 Arbeits-

Keine weitere Abänderung des § 3 AZO enthält Nr. 50 Satz 4 AVAZO, da dort nur die Arbeitsschicht definiert und deren Höchstdauer bestimmt wird, während von der Arbeitszeit in dieser Bestimmung nicht die Rede ist [29].

c) Voraussetzungen und Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

Zunächst kann die tägliche Arbeitszeit ohne weitere Voraussetzungen durch Tarifvertrag von 8 auf 10 Stunden erhöht werden (§ 7 Abs. 1 AZO). Eine Erhöhung auf über 10 Stunden ist gemäß § 7 Abs. 2 AZO nur zulässig, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt.

aa) Voraussetzungen

Arbeitsbereitschaft tritt bei solchen Arbeiten regelmäßig auf, bei denen sie in der Regel vorkommt, denen sie also wesenseigen ist [30]. Dagegen ist nicht erforderlich, daß die Arbeitsbereitschaft in regelmäßigen Zeitabständen oder nach Zeit und Dauer vorhersehbar auftritt. Mit dem Abstellen auf die Eigentümlichkeit der Arbeit ist zugleich geklärt, daß in die Arbeitszeit der Kraftfahrer in allen Sparten des Straßenverkehrsgewerbes regelmäßig Arbeitsbereitschaft fällt, denn für die Arbeit aller Kraftfahrer sind häufige Wartezeiten, die oft Arbeitsbereitschaft darstellen [31], in starkem Maße charakteristisch.

Über die zweite Voraussetzung "Arbeitsbereitschaft in erheblichem Umfang" besteht völlige Unklarheit. Klar ist wohl nur, daß die Vorschrift allein auf das zeitliche Verhältnis der Arbeitsbereitschaft zur Vollarbeit abstellt, dagegen nicht auf den Grad der Inanspruchnahme bzw. auf den Erholungswert

---

stunden zulässig. Sollte aus den genannten Ausnahmegründen die Arbeitszeit täglich 10 Stunden erreichen dürfen, dann wären höchstens Wochenarbeitszeiten von 70 Stunden und Doppelwochenarbeitszeiten von 131 Stunden zu erzielen.

29) Diese Frage ist streitig. Sie wird unten A II 3c bb, S. 17 ausführlich erörtert.

30) So Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 86; Nikisch, Gutachten, a.a.O., S. 94; Matthes, RdA 60, 140.

31) Vgl. dazu unten A II 7a aa, S. 32 ff.

der Arbeitsbereitschaft [32].

Weiterhin sollte klar sein, daß für die Frage, ob die Arbeitsbereitschaft erheblich ist, nicht auf einzelne Schichten abgestellt werden darf, sondern nur genau zu messende Durchschnittswerte für längere Zeiträume in Betracht gezogen werden dürfen. Dies folgt daraus, daß § 7 AZO nur die Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit behandelt, nicht aber die Verlängerung der Arbeitszeit an einzelnen Tagen, in denen gerade erhebliche Arbeitsbereitschaftszeiten anfallen [33]. Weiter ist zu berücksichtigen, daß § 7 Abs. 2 AZO neben der Erheblichkeit auch fordert, daß in die Arbeitszeit regelmäßig Arbeitsbereitschaft falle, daß sich aber das Erfordernis der Regelmäßigkeit niemals auf eine einzelne Schicht beziehen kann. Danach genügt es zu einer Verlängerung der regelmäßigen Arbeitszeit nach § 7 Abs. 2 AZO nicht, wenn die vorliegende regelmäßige Arbeitsbereitschaft nur in einigen Schichten erheblichen Umfang annimmt. In solchen Fällen kann auch die Arbeitszeit in den einzelnen Schichten mit erheblicher Arbeitsbereitschaft nicht erhöht werden [34]. Die Erfordernisse des § 7 Abs. 2 AZO sind also richtigerweise so miteinander zu verknüpfen, daß regelmäßig (= im Durchschnitt vieler Schichten) Arbeitsbereitschaft in erheblichem Umfang vorliegen muß, damit die regelmäßige Arbeitszeit über 10 Stunden hinaus verlängert werden kann.

Erheblich ist die Arbeitsbereitschaft, wenn sie unabhängig von ihrer Ausgestaltung und zeitlichen Verteilung im Einzelfall regelmäßig ein solches Gewicht erreicht, daß ihretwegen die Arbeitszeit auf über 10 Stunden erhöht werden kann, ohne daß dadurch der Arbeitnehmer stärker belastet wird als wenn er ohne wesentliche Arbeitsbereitschaft 10 Stunden pro Schicht zu arbeiten hätte. Ein solches Gewicht erreicht die Arbeitsbereitschaft erst, wenn sie durchschnittlich mindestens 25 % der Arbeitszeit ausmacht [35].

---

32) Damit soll nicht gesagt sein, daß diese Frage bei der Bemessung der verlängerten Arbeitszeit nicht eine ausschlaggebende Rolle spielen könnte.

33) Vgl. hierzu mit Nachweisen Stiller, Beitrag, S. 181; BVerwG, U. v. 9.5.62, Arbeitsschutz 62, 265

34) Liegt allerdings im Durchschnitt vieler Schichten erhebliche Arbeitsbereitschaft vor, dann bleibt es den Tarifvertragsparteien unbenommen, die an sich allgemein zulässige Arbeitszeitverlängerung auf solche Schichten zu beschränken, in denen die Arbeitsbereitschaft einen erheblichen Umfang einnimmt.

35) So auch Matthes, RdA 60, 140

Mit Rücksicht darauf, daß überlange Ruhepausen mindestens dieselben Erholungsmöglichkeiten bieten wie Zeiten der Arbeitsbereitschaft und daß lange Ruhepausen im Verkehrsgewerbe nicht selten sind, muß noch genauer dahin definiert werden, daß im Sinne des § 7 Abs. 2 AZO die Arbeitsbereitschaft dann erheblich ist, wenn sie einschließlich der über die Mindestpausen hinaus anfallenden Pausenzeiten durchschnittlich wenigstens 25 % der Schichtzeiten abzüglich der Mindestpausenzeiten ausmacht [36].

Im Rahmen der Erheblichkeitsprüfung darf nur auf den gesamten Umfang der Arbeitsbereitschaft innerhalb der Arbeitszeit abgestellt werden. Auf die Dauer der einzelnen Arbeitsunterbrechungen kommt es nicht an [37]. Dieser Gesichtspunkt ist erst bei der Prüfung der höchstzulässigen Arbeitszeiterhöhung zu berücksichtigen [38]. Für die Frage der Erheblichkeit im Sinne des § 7 Abs. 2 AZO

---

36) Diese im Wege des Schlusses a minore ad maius gewonnene Abweichung vom Wortlaut des § 7 Abs. 2 AZO ist nötig, um vor allem im Omnibusgelegenheitsverkehr groteske Ergebnisse zu vermeiden. Dort überwiegen die Pausen oft bei weitem die Zeiten der Arbeitsbereitschaft. Kämen nun bei einem Fahrer durchschnittlich auf 10 Stunden reiner Arbeit 4 Stunden Ruhepausen und eine Stunde Arbeitsbereitschaft, so wäre diese nicht erheblich, es würde also verbotene Mehrarbeit geleistet, während die Arbeitszeit nach § 7 Abs. 2 AZO verlängert werden könnte, wenn auf 10 Stunden reiner Arbeit 4 Stunden Arbeitsbereitschaft und nur eine Stunde Pause kämen, da dann die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ein Viertel der gesamten Arbeitszeit ausmachten. Es bedarf keiner näheren Begründung, daß es nicht erforderlich sein darf, drei der vier Ruhestunden dadurch zu entwerten, daß man dem Fahrer die freie Verfügung über seine Zeit nimmt, sie also zur Arbeitsbereitschaft macht, um damit zu einer Arbeitszeitverlängerung nach § 7 Abs. 2 AZO zu kommen. Diese Mitberücksichtigung langer Pausen bei der Erheblichkeit der Arbeitsbereitschaft spielt im Omnibusverkehr eine bedeutende, sonst höchstens noch im Mietwagen- und Güterfernverkehr eine geringe Rolle. Meist wird schon die Schicht unzulässig lang sein, wenn die Arbeitszeit 10 Stunden übersteigt und noch lange Pausen anfallen.

37) Vgl. hierzu Dennecke, Kommentar, § 7 Anm. 7; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 40; anders könnte LAG Bayern, U. v. 5.11.58, ARSt. XXIV, Nr. 367 verstanden werden, wo von einer längeren Arbeitsbereitschaft die Rede ist.

38) Es ist nämlich nicht zu verkennen, daß längere zusammenhängende Arbeitsbereitschaftszeiten bis zu einer bestimmten Grenze in der Regel

sind also alle Zeiten der Arbeitsbereitschaft, und seien sie noch so kurz, zusammenzuzählen und nur die Summe zu werten [39].

Die Arbeitsbereitschaft erreicht bei Kraftfahrern im Straßenverkehrsgewerbe nur verhältnismäßig selten einen erheblichen Umfang in dem oben beschriebenen Sinne. Die Arbeitszeit besteht nur da regelmäßig zu mindestens 25 % in Arbeitsbereitschaft, wo ein Fahrzeug mit 2 Fahrern besetzt ist, die sich gegenseitig in der Lenkung ablösen. Das ist überwiegend im Güterfernverkehr und gelegentlich im Omnibusgelegenheitsverkehr der Fall.

Unter Berücksichtigung der überlangen Pausen liegen im Omnibusgelegenheitsverkehr regelmäßig auch bei Besetzung eines Fahrzeugs mit nur einem Fahrer die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO vor. Sicher nicht erreicht werden 25 % Arbeitsbereitschaft im Güterverkehr, wenn ein Fahrzeug nur von einem Fahrer gelenkt wird und höchst selten nur im Omnibuslinienverkehr [40]. Hier und in allen übrigen Sparten des Verkehrsgewerbes liegen aber die Verhältnisse sehr unterschiedlich. Daher sind pauschale Arbeitszeitverlängerungen bedenklich und müssen jeweils auf ihre Anwendbarkeit im Einzelfall nachge-

---

erholsamer sind als mehrere kurze Arbeitsunterbrechungen von insgesamt gleicher Dauer.

39) Nicht zu billigen ist die Ansicht Nipperdeys (Gutachten a.a.O., S. 93), wonach eine Arbeitsbereitschaft nur dann erheblich sei, wenn sie jeweils eine halbe Stunde ausmache. Hier ist entgegen § 7 Abs. 2 AZO auf die einzelne Unterbrechung der Vollarbeit abgestellt. Ebensowenig läßt sich die Auffassung Nipperdeys begründen, wonach im Güterfernverkehr die Mindestzeit einer Arbeitsbereitschaft eine halbe Stunde betrage (Gutachten a.a.O., S. 87, 88). Dabei ist die Bedeutung des Erlasses des Reichsarbeitsministers betreffend die Arbeitszeit der Kraftfahrer und Beifahrer vom 9.2.39 (RArbBl. III, S. 63) verkannt, dem heute § 5 Abs. 1 Satz 3 SchbVO entspricht, und wonach Fernfahrer die Arbeitsbereitschaft nur dann in ihr Fahrtenbuch einzutragen hatten, wenn sie jeweils eine halbe Stunde erreichte. Beide Vorschriften wollen die Kraftfahrer entlasten (Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 7, S. 52) und bestimmen schon deshalb eine halbe Stunde nicht zur Mindestdauer der Arbeitsbereitschaft, weil sie die Eintragung kürzerer Zeiten nicht verbieten, sondern freistellen, und weil die Schichtenbuchverordnung sie am Anfang und am Ende der Schicht sogar verlangt.

40) Was sich meist schon anhand der Fahrpläne beweisen läßt.

prüft werden [41].

Eine Erhöhung der regelmäßigen Arbeitszeit auf über 10 Stunden ist auch beim Vorliegen regelmäßiger Arbeitsbereitschaft in erheblichem Umfang gemäß Nr. 9 AVAZO nur dann wirksam, wenn im Tarifvertrag die äußerste Grenze genannt wird, bis zu der die Arbeitszeit verlängert werden darf. An das Vorliegen dieser formellen Voraussetzung dürfen keine allzustrengen Anforderungen gestellt werden [42].

bb) Grenze

Nipperdey [43] wertet Nr. 50 Satz 4 AVAZO als eine gegenüber § 7 Abs. 2 AZO speziellere Regelung der Arbeitszeit für Kraftfahrer und entnimmt ihr, daß eine Verlängerung der Arbeitszeit auf über 12 Stunden ausgeschlossen sei [44]. Dieser Wertung ist mit Nikisch [45] zu widersprechen. Nr. 50 Satz 4 handelt unmittelbar nämlich nur von der Arbeitsschicht und nicht von der Arbeitszeit [46]. Eine Arbeitszeitregelung ist dieser Vorschrift nur indirekt

---

41) Vgl. BAG, U. v. 24.1.62, BB 62, 487; Küpper, Betriebsrat 60, S. 274. Keinesfalls richtig ist die Behauptung Nikischs (Gutachten a.a.O., S.94), daß die Arbeitszeit aller Kraftfahrer zu einem erheblichen Teil in bloßer Arbeitsbereitschaft bestehe. Schon wenige Fahrten in Fahrzeugen des Güternahverkehrs beweisen das Gegenteil.

42) Es genügt, wenn sich die Höchstarbeitszeit unmißverständlich aus anderen Bestimmungen entnehmen läßt. Ist etwa die Schichtzeit auf höchstens 14 Stunden festgesetzt und die Mindestpausenzeit auf 2 Stunden, so beträgt, wenn gemäß § 7 Abs. 2 AZO die Wochenarbeitszeit auf 72 Stunden erhöht ist, die tägliche Höchstarbeitszeit 14 - 2 = 12 Stunden. Läßt sich die tägliche Höchstarbeitszeit nicht ermitteln, ist also etwa nur die Wochenarbeitszeit von 66 Stunden genannt, dann darf auch bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO die tägliche Höchstarbeitszeit 10 Stunden nicht überschreiten (so auch Matthes, RdA 60, S. 142; Schmidt, AZO, § 7 Anm. 4).

43) Gutachten a.a.O., S. 80, 81, 93

44) In Nr. 53 AVAZO ist nämlich die Arbeitszeit nicht für abänderbar erklärt.

45) Gutachten a.a.O., S. 99

46) Der Gesetzgeber verwendet mit dem Satz "Die Arbeitszeit einschließlich der Ruhepausen (Arbeitsschicht) darf höchstens 12 Stunden betragen" das sehr gebräuchliche, allein im BGB über 30mal verwendete Hilfsmittel der Klammerdefinition, um einen Satz zu sparen. Der Gesetzesbefehl ("darf höchstens 12 Stunden betragen") bezieht sich dabei jeweils auf

dahin zu entnehmen, daß bei mangelnder Verlängerung der Schichtzeit über 12 Stunden hinaus (Nr. 53 AVAZO) die Arbeitszeit in dieser 12-Stunden-Schicht 11 Stunden nicht übersteigen darf, da Mindestpausen von zusammen einer Stunde [47] einzuhalten sind [48].

Wird aber die Schichtzeit der Nr. 50 Satz 4 AVAZO gemäß Nr. 53 AVAZO über 12 Stunden hinaus verlängert, so kann im Rahmen der zugelassenen Schichtdauer auch die Arbeitszeit nach § 7 Abs. 2 AZO auf über 10 Stunden erhöht werden, sofern sie durchschnittlich mindestens 25 % Arbeitsbereitschaft enthält. Der Verlängerung ist dabei nach oben keine weitere feste Grenze gesetzt als die der jeweils zugelassenen Schichtdauer abzüglich der dafür

---

den Begriff in der Klammer ("Arbeitsschicht"), der vor der Klammer nur umschrieben wird ("Arbeitszeit einschließlich der Ruhepausen"). Über die Arbeitszeit ist damit nur gesagt, daß sie ein Teil der Schicht ist. Mehr zu sagen war nicht nötig, da Nr. 50 Satz 2 AVAZO bezüglich der Arbeitszeit ausdrücklich auf die Grenzen der §§ 3 - 11 AZO verweist, was unverständlich wäre, wenn drei Sätze später schon diese ganzen Vorschriften über den Haufen geworfen würden, wozu übrigens angesichts des flexiblen § 7 Abs. 2 AZO keinerlei Bedürfnis besteht.

47) Vgl. hierzu unten A II 8b, S. 49

48) Auch dies verkennt Nipperdey, der der Nr. 50 Satz 4 AVAZO Höchstarbeitszeiten von vollen 12 Stunden entnehmen will (Gutachten a.a.O., S. 81, 93). Bei Nipperdeys Ansicht zu Nr. 50 AVAZO ist seine Verteidigung der 24-Stunden-Schicht in der RTO Fernverkehr bei Besetzung eines Fahrzeugs mit zwei Fahrern unverständlich (vgl. Gutachten a.a.O., S.81). Er meint, die 24-Stunden-Schicht entspreche in Verbindung mit der 72-stündigen Wochenarbeitszeit in Wirklichkeit einer täglichen 12-Stunden-Arbeitszeit und für die Abgrenzung der Arbeitszeit bei Kraftfahrern komme es im wesentlichen darauf an, daß den Fahrern mit der Arbeitsbereitschaft eine Zeit zur Verfügung stehe, während der sie ihre Kräfte auffrischen könnten. Damit wird die tägliche 12-Stunden-Arbeitszeit zu einer 12-Stunden-Vollarbeitszeit entwertet und die Arbeitsbereitschaft der Arbeitsruhe gleichgesetzt. Weiter ist übersehen, daß auch bei einer Zwei-Mann-Besatzung sich die Schicht nicht gleichmäßig aus Vollarbeit und Arbeitsbereitschaft zusammensetzt, sondern daß ungefähr zwei Drittel der Arbeitszeit aus Vollarbeit besteht. So stimmt die zunächst postulierte 12-Stunden-Arbeitszeit auch nur noch durchschnittlich und zwar wegen der 72-Stunden-Wochengrenze, während an einzelnen Tagen wesentlich mehr als 12 Stunden (und zwar auch an Vollarbeit) geleistet werden.

erforderlichen Mindestruhezeit [49].

4. LENKUNGSZEIT

a) Definition

Der Begriff "Lenkungszeit" ist identisch mit "Dienst am Steuer" [50]. Gemeint ist jeweils die Zeit, während der der Kraftfahrer am Steuer sitzt und den Wagen lenkt. Abgrenzungsprobleme treten nur gegenüber der Arbeitsbereitschaft in den Fällen auf, wenn das Fahrzeug zwar steht, aber der Fahrer weiterhin am Steuer sitzt. Von Lenkungszeit wird in diesen Fällen stets da gesprochen werden können, wo nach natürlicher Anschauung ein Stehenbleiben noch dem Beförderungsvorgang durch das Kraftfahrzeug zugerechnet wird. Das ist dann der Fall, wenn ein vorübergehender Stillstand nur verkehrsbedingt ist [51], oder wenn bei einem aus dem fließenden Verkehr gezogenen Fahrzeug die

---

49) So Nikisch, Gutachten a.a.O., S. 99; Frey, S. 31; indirekt auch alle, die die 24-Stunden-Schicht für Fernfahrer rechtlich billigen, da hierin stets mehr als 12 Stunden Arbeitszeit enthalten sind. A.A. außer Nipperdey wohl auch Dennecke, RdA 58, 449; ausdrücklich dahingestellt bleibt die Frage bei BAG, U. v. 22.2.61, AP Nr. 4 zu § 611 BGB - Mehrarbeitsvergütung -. Im Ergebnis wie hier BAG, U. v. 20.9.56, AP Nr. 2 zu § 7 AZO. Dieses Urteil darf nicht überschätzt werden, da die Aussage zu unserer Frage dort die Entscheidung nicht trägt, und da der Begründung zu entnehmen ist, daß die eigentliche Problematik des Verhältnisses der Nr. 50 Satz 4 AVAZO zu § 7 Abs. 2 AZO überhaupt nicht erkannt ist. Darauf weist auch Herschel in der Anmerkung zu diesem Urteil hin.

50) Es handelt sich hier um die verschiedene Terminologie des § 15a Abs. 2 StVZO ("Zeit der Lenkung") und der Nr. 50 AVAZO ("reiner Dienst am Steuer").

51) So BGH, Beschluß v. 19.2.60, NJW 60, 926 zum Begriff des "Haltens" im Sinne des § 15 StVO. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob der Motor steht oder weiterläuft (so auch Koch, Blätter für Steuerrecht, Sozialversicherung u. Arbeitsrecht 1952, S. 171). Beispiele für verkehrsbedingten Stillstand: Halten infolge roter Verkehrsampel, geschlossener Schranke, Verkehrsstauung (so auch Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 75).

Zeit des Stillstandes kurz ist und gegenüber der Zeit des Rollens nicht erheblich überwiegt [52].

Neben der Lenkungszeit interessiert im Arbeitszeitrecht auch die sogenannte ununterbrochene Lenkungszeit. Als solche gilt (Fiktion) die gesamte Lenkungszeit, die der Fahrer eines in § 15a Abs. 1 StVZO genannten Fahrzeugs vom Schichtbeginn bis zu einer mindestens halbstündigen Ruhepause oder nach einer solchen Pause bis zur nächsten mindestens halbstündigen Zeit der Arbeitsruhe leistet [53]. Demgegenüber gilt für alle Arbeitnehmer, die ein anderes Fahrzeug führen die einmal begonnene Lenkungszeit schon durch eine Ruhepause von mindestens einer Viertelstunde Dauer als unterbrochen, sofern sie nicht bereits volle 4 1/2 Stunden gedauert hat [54]. Fallen zwischen dem Dienst am Steuer Hilfsarbeiten oder Arbeitsbereitschaftszeiten an, so wird dadurch die einmal begonnene Lenkungszeit im Sinne der Nr. 51 Satz 1

---

52) Ähnlich auch Fechner a.a.O., S. 58: "So kann trotz häufiger kurzer Pausen dennoch Vollarbeit vorliegen". Beispiele für durchgehende Lenkungszeit: Der Linienbusfahrer hat in kurzen Abständen an Haltestellen zu halten. Ein Taxifahrer muß an einem belebten Droschkenplatz innerhalb kurzer Zeit häufig nachrücken (so wohl auch Matthes, RdA 60, 99). Häufiges Nachrücken an Grenzübergängen. Dagegen ist während des Stillstands in Arbeitsbereitschaft, wer im Hof einer Spedition wartet, bis er zum Entladen nachrücken kann oder wer an Zonengrenzübergängen auf die Abfertigung wartet und nur in längeren Abständen nachrücken kann oder wer als Taxifahrer auf Kundschaft wartet, ohne immer wieder in kurzen Abständen nachrücken zu müssen.

53) So § 15a Abs. 3 StVZO, der zwingendes Recht setzt. Vgl. auch die Sonderregelung für Fahrer von Linienbussen mit einem Haltestellenabstand von durchschnittlich nicht mehr als 3 km in § 15a Abs. 3 Satz 3 StVZO.

54) Dann ist auch eine halbstündige Ruhepause erforderlich; so Nr. 51 AVAZO. Daß eine viertelstündige Ruhepause vor Erreichung der 4 1/2-Stundengrenze zur Unterbrechung genügt, folgt klar aus dem Wortlaut der Nr. 51 AVAZO. (Satz 1 verlangt Unterbrechung durch Pause, Satz 2 bestimmt als Mindestpause die Dauer von einer Viertelstunde. Satz 3 nennt keine weiteren Voraussetzungen). Wie Böhm (Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 5, S. 51) zu der Ansicht kommt, es sei auch hier eine halbstündige Pause verlangt, ist unverständlich. Richtig dagegen H. Wolf, Schichtenbuch und Fahrtennachweis in der Polizeikontrolle, S. 105 f.

und 3 AVAZO und des § 15a Abs. 3 Satz 1 StVZO nicht unterbrochen [55].

b) Gesetzliche Regelung

Nach Nr. 50 Satz 3 AVAZO darf für Kraftfahrer, die in einem der AZO unterfallenden Arbeitsverhältnis stehen, die Lenkungszeit pro Schicht höchstens 8 Stunden betragen. Demgegenüber erlaubt § 15a Abs. 1 u. 2 StVZO den Fahrern der dort genannten schweren Fahrzeuge Lenkungszeiten von 9 Stunden pro Schicht und zweimal wöchentlich bei besonderem Anlaß 10 Stunden pro Schicht, in der Woche jedoch höchstens zusammen 54 Stunden. Dadurch wird die Regel der Nr. 50 AVAZO für Arbeitnehmer nicht berührt, da nach § 15a Abs. 5 StVZO weitergehende arbeitsrechtliche Beschränkungen zugunsten der Arbeitnehmer zulässig sind, schon bestehende also auch gültig bleiben. Die Vorschrift hat daher unmittelbar nur für selbstfahrende Unternehmer Bedeutung. Keine Beschränkung der Lenkungszeit gilt für Kraftfahrer, die weder der AZO unterfallen noch ein Fahrzeug des § 15a StVZO lenken.

---

55) Dies folgt klar aus dem Wortlaut der Nr. 52 AVAZO. Dagegen ist der Wortlaut des § 15a Abs. 3 StVZO auch nach der Änderung vom 7.7.60 (in Kraft seit 1.4.61) noch nicht eindeutig, denn der Begriff "Unterbrechung" ist nur in Satz 1, 1. Halbsatz durch den Begriff "Pause" ersetzt worden, dagegen nicht im zweiten Halbsatz. Da es jedoch gerade der Zweck dieser Änderung war, § 15a StVZO der Nr. 51 AVAZO anzupassen und Unterbrechungen nur noch als Ruhepausen zuzulassen (so Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 6, S. 51 f.; Müller, Straßenverkehrsrecht, § 15a StVZO, Rd Nr. 5), anderseits aber zu vermeiden, daß schon viertelstündige Pausen genügen (so amtliche Begründung, abgedruckt bei Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, § 15a StVZO, Rd Nr. 1), ist der Vorschrift durch Auslegung zu entnehmen, daß nur Ruhepausen die Lenkungszeit unterbrechen können. So auch Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 6, S. 52 und S. 72. Als Illustration und Zusammenfassung folgendes Beispiel: In einer Schicht folgen aufeinander 2 Stunden Lenkung, 2 Std. Arbeitsbereitschaft, 2 Std. Lenkung, 1/4 Std. Pause, 2 Std. Lenkung. Ein Mietwagenfahrer hat dabei ununterbrochene Lenkungszeiten von 4 und 2 Std. (Arbeitsbereitschaft unterbricht nicht, aber Pause). Ein LKW-Fahrer hat dagegen 6 Std. ununterbrochene Lenkungszeit (hier unterbricht auch viertelstündige Pause nicht).

Die zulässige Höchstdauer der ununterbrochenen Lenkungszeit beträgt für Arbeitnehmer und für alle Fahrer schwerer Fahrzeuge 4 1/2 Stunden; dann muß eine halbstündige Pause folgen [56].

c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

Die 8-Stunden-Grenze der Nr. 50 Satz 3 AVAZO ist gemäß Nr. 53 AVAZO durch Tarifvertrag abdingbar. Die den Tarifvertragsparteien eingeräumte Freiheit findet jedoch für die Lenker der in § 15a Abs. 1 StVZO genannten schweren Fahrzeuge ihre Beschränkung in § 15a Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 StVZO. Tarifverträge dürfen für solche Fahrer also nur noch Lenkungszeiten bis zu 9 Stunden bzw. zweimal wöchentlich bis zu 10 Stunden pro Schicht und bis zu 54 Stunden pro Woche zulassen [57].

Für die als Arbeitnehmer tätigen Fahrer aller anderen als der in § 15a Abs. 1 StVZO genannten Fahrzeuge ist die in Nr. 53 AVAZO ausgesprochene Erlaubnis zu tarifvertraglichen Abänderungen der gesetzlichen 8-Stunden-Lenkungszeit pro Schicht ebensowenig durch eine feste Obergrenze eingeschränkt wie die Erlaubnis zu Abänderung der 4 1/2-Stunden-Grenze für die ununterbrochene Lenkungszeit.

5. HILFSARBEITEN

a) Definition

Hilfsarbeit ist jede Art der Betätigung eines Fahrers für Zwecke seines Unternehmens, die weder als Dienst am Steuer noch als Arbeitsbereitschaft zu klassifizieren ist. Gegenüber der Arbeitsbereitschaft [58] stellen Hilfsarbeiten stets ein Mehr dar. Arbeitsbereitschaft ist vom Unternehmen her gesehen ein

---

56) Vgl. sachlich übereinstimmend Nr. 51 Satz 4 AVAZO und § 15a Abs. 3 Satz 1 StVZO. Dabei hebt die Ausnahmeregelung für Linienbusfahrer in § 15a Abs. 3 Satz 3 StVZO die arbeitsrechtliche Beschränkung der Nr. 51 Satz 4 AVAZO nicht auf (§ 15a Abs. 5 StVZO).

57) § 15a StVZO ist zwingend und geht als lex specialis der Nr. 53 in Verbindung mit Nr. 50 Satz 3 AVAZO vor. Vgl. hierzu auch den Bescheid des Bundesministers für Arbeit v. 26.11.53 (-III c/4273/53 - BArbBl., S. 786).

58) Dazu vgl. unten A II 7a, S. 28 ff.

Zustand, Hilfsarbeit ist Aktion, die schon darin bestehen kann, daß von dem Fahrer dauernde Aufmerksamkeit verlangt wird [59].

Die Merkmale der Hilfsarbeiten lassen sich nicht einheitlich umschreiben. Es ist nur eine gewisse Gruppierung möglich. Besonders genannt sind im Gesetz die sogenannten Vor- und Abschlußarbeiten [60]. Daneben fallen besonders noch die Be- und Entladearbeiten [61] sowie die Reparaturarbeiten [62] ins Gewicht [63].

---

59) So Schmidt AZO, § 7 Anm. 5; ähnlich Fechner a.a.O., S. 58. Beispiele für Hilfsarbeiten an der Grenze zur Arbeitsbereitschaft: Der Fahrer hat Ladearbeiten zu beobachten oder zu beaufsichtigen; er hat Berechnungen über die günstigste Art der Beladung anzustellen oder anhand einer Karte die Fahrtroute zu wählen. Der Ablösungskraftfahrer hat bei abwechselnd vereisten und eisfreien Straßen, bei Nebel oder im Stadtverkehr die Straßen- und Verkehrsverhältnisse mit zu beobachten, ist also in der Art eines Ko-Piloten tätig (insoweit a.A. Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 76).

60) Nr. 50 Satz 2 AVAZO; vgl. auch § 5 Abs. 1 Ziff. 1 u. 2 AZO. Zunächst muß das Fahrzeug fahrbereit gemacht werden (Motor, Bremsen, elektrische Anlagen, Bereifung, Treibstoff, Ladung), mindestens ist die Fahrbereitschaft zu überprüfen. Am Ende der Fahrt ist das Fahrzeug sachgerecht unterzustellen. Vorher oder vor Beginn der nächsten Fahrt sind die üblichen Pflege- und Wartungsarbeiten zu erledigen (z.B. Reinigung, Wasser- und Ölwechsel, Abschmieren), die in aller Regel den Fahrern obliegen, die ihr Fahrzeug selbst am besten kennen und die diese Arbeiten meist mit viel Liebe und Genauigkeit ausführen.

61) Sie machen in der Regel den größten Teil der Hilfsarbeiten aus. Oft, besonders in Kleinbetrieben, sind sie allein von den Fahrern zu erledigen. Ohne jede Begründung bleibt die Ansicht von Knapp (Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 76), wonach nur die Ladearbeiten, die keinen großen körperlichen Kraftaufwand erfordern, Hilfsarbeiten sein sollen. Wie anstrengende Ladearbeiten eingeordnet werden sollen, bleibt unklar.

62) Auch sie werden zu einem guten Teil von den Fahrern selbst erledigt. Wie das BAG, U. v. 20.9.56, AP Nr. 2 zu § 7 AZO zu der Ansicht kommt, Reparaturarbeiten seien wie auch Ladearbeiten der Arbeitsbereitschaft zuzuordnen, ist unerfindlich. Richtig dagegen Herschel in der Anmerkung zu diesem Urteil, a.a.O. und LAG Düsseldorf, U. v. 23.9.49, AP 50 Nr. 65.

63) Zu weiteren im Dienst anfallenden Hilfsarbeiten, die mit Fahrt und Fahrzeug in unmittelbarem Zusammenhang stehen können (Zollabfertigung, Streuen bei Glatteis) oder nicht (Lagerarbeiten, Möbelpacken) vgl.

b) Gesetzliche Regelung

Es gilt nur die für die Arbeitszeit im ganzen bestehende Grenze. Diese darf - von den Ausnahmefällen der §§ 4 bis 8 AZO abgesehen - 8 Stunden täglich auch dann nicht übersteigen, wenn sie nur aus Hilfsarbeiten besteht.

c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

Auch hier ergeben sich besondere Grenzen nur aus den Beschränkungen der Arbeitszeit [64].

6. REINE ARBEITSZEIT

a) Definition

Lenkungszeit und Hilfsarbeiten werden zusammen auch als "reine Arbeitszeit" bezeichnet und der Gesamtarbeitszeit einschließlich der Arbeitsbereitschaft gegenübergestellt [65].

b) Gesetzliche Regelung

Auch für die reine Arbeitszeit gilt nur die für die Arbeitszeit im ganzen bestehende Grenze

c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

In einem vom Bundesminister für Arbeit herausgegebenen Merkblatt [66], das

---

Böhm, Schichtenbuchverordnung § 5 Anm. 2a, S. 47

64) Es ist denkbar, daß die Hilfsarbeiten pro Schicht auch 10 Stunden übersteigen können. Vgl. zu dieser Problematik unten A II 6c, S. 25 ff.

65) So z.B. bei Nikisch, Gutachten a.a.O., S. 94; Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 4, S. 50 f.; Matthes, RdA 60, 140; anders bei Dennecke, Kommentar, § 9 Anm. 7, wo als reine Arbeitszeit die Gesamtarbeitszeit im Gegensatz zur Schichtzeit bezeichnet wird.

66) Hinweise für die Führung von Schichtenbüchern für Kraftfahrer und Beifahrer abgedruckt bei Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 30 ff.

als Zusammenfassung des geltenden Rechts in jedem Schichtenbuch abgedruckt ist, heißt es unter III 4: "Hilfsarbeiten und Dienst am Steuer dürfen auch bei Arbeitszeitverlängerungen durch Tarifvertrag zusammen nicht mehr als 10 Stunden je Schicht betragen". Böhm [67] verteidigt diesen Hinweis damit, daß nach § 7 Abs. 2 AZO die Arbeitszeit nur beim Vorliegen regelmäßiger Arbeitsbereitschaft in erheblichem Umfang auf über 10 Stunden verlängert werden dürfe, woraus zu schließen sei, daß die Arbeitszeit auch nur um die Zeiten der Arbeitsbereitschaft verlängert werden dürfe, weil sonst die Arbeitsbereitschaft vom arbeitsphysiologischen Standpunkt aus der Ruhezeit gleichgesetzt werden, wenn man ihr bloßes Vorliegen als ausreichenden Grund für eine Verlängerung der Arbeit auf über 10 Stunden ansehe.

Dieser Auffassung tritt Nikisch [68] entgegen. Er verweist zunächst [69] zutreffend auf den Wortlaut des § 7 AZO, der nichts dafür hergebe, daß die einheitliche Arbeitszeit in Zeiten reiner Arbeit und Arbeitsbereitschaft aufgespaltet werden dürfe oder müsse und daß die 10-Stunden-Grenze des § 7 Abs. 1 AZO nur um die Zeiten bloßer Arbeitsbereitschaft überschritten werden dürfe. Die Arbeitszeit könne nach § 7 Abs. 2 AZO nur als Einheit verlängert werden und einer solchen Verlängerung seien auch über 10 Stunden hinaus keine festen Grenzen gesetzt [70].

Darüber hinaus widerspreche auch die Entstehungsgeschichte des § 7 AZO der Ansicht des Bundesministers für Arbeit [71].

Mit dem Gesetzeswortlaut ließe sich die Auslegung von Böhm zur Not noch vereinbaren, und auch der Hinweis auf die Entstehungsgeschichte ist nur ein

---

67) Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 4, S. 51

68) Gutachten a.a.O.

69) a.a.O., S. 95 f.

70) Vgl. dazu oben A II 3c bb, S. 18

71) In früheren Fassungen der AZO habe es die Vorschrift des § 7 Abs. 1 AZO noch nicht gegeben und ab 1934 sei sie von der des § 7 Abs. 2 AZO getrennt gewesen, so daß keine Veranlassung bestanden habe, die 10-Stunden-Grenze des Abs. 1 mit der Regelung in Abs. 2 des § 7 AZO in Zusammenhang zu bringen. Daran habe sich durch die gesetzestechnisch verbesserte Zusammenfassung beider Vorschriften in § 7 der AZO von 1938 nichts geändert, denn sonst hätte man dies im Wortlaut etwa so zum Ausdruck gebracht, daß die Grenze des Abs. 1 um die Arbeitsbereitschaftszeiten verlängert werden dürfe oder daß diese in die nach Abs. 1 zulässige Arbeitszeit nicht einzurechnen seien.

Indiz für die Richtigkeit der Auslegung Nikischs. Unangreifbar wird diese erst, wenn sie sich als mit Sinn und Zweck des Arbeitsschutzes vereinbar erweist.

Nikisch weist überzeugend nach [72], daß auch eine sinngemäße Auslegung des § 7 AZO keinen Anhaltspunkt für eine Beschränkung der Verlängerungsmöglichkeit auf 10 Stunden reiner Arbeit bietet. Wenn § 7 Abs. 2 AZO überhaupt Anwendung finde, dann müsse Arbeitsbereitschaft regelmäßig in erheblichem Umfang auftreten. Dabei werde die Arbeitskraft des Arbeitnehmers entsprechend weniger beansprucht und es sei durchaus denkbar, daß sie bei einer 16stündigen Schicht mit 11 Stunden Arbeit, 3 Stunden Arbeitsbereitschaft und 2 Stunden Pause mehr geschont werde als bei einer 10stündigen, nur durch eine halbstündige Pause unterbrochenen Arbeitszeit [73]. Eben um für solche oder noch extremere Fälle, in denen die Arbeit geradezu als Unterbrechung der Arbeitsbereitschaft erscheine, die tarifliche Regelung nicht an starre Grenzen zu binden, sei die Fassung des § 7 Abs. 2 AZO so gewählt worden, daß allen Fällen Rechnung getragen werden könne [74]. Dem sozialpolitischen Zweck der AZO geschehe mehr als durch eine starre Grenze nach oben stets dann Genüge, wenn angesichts des Wechsels von Vollarbeit und Arbeitsbereitschaft der Arbeitnehmer nach Lage der Sache vor Überanstrengung bewahrt werde und wenn ihm genügend Zeit zur Erholung, zur Besorgung seiner persönlichen Angelegenheiten und zur Teilnahme am kulturellen Leben verbleibe. Diese Erfordernisse könne ein Tarifvertrag für alle Fälle nur ohne die geforderte Begrenzung erfüllen.

---

72) Gutachten a.a.O., S. 96 f.

73) Weiteres Beispiel: Die 24stündige Schicht der Fernfahrer in einem Wagen mit Schlafkabine. 15 Stunden Vollarbeit sind hier bei 7 Stunden Arbeitsbereitschaft und 2 Pausenstunden in aller Regel weniger belastend als eine 11stündige Schicht bei 10 Stunden reiner Arbeit, da die Arbeitsbereitschaft hier in gewissem Maße erholsam ist. Deshalb ist das Bild ganz anders, wenn dieselbe Schicht in einem Fahrzeug ohne Schlafkabine geleistet würde.

74) Dem ist hinzuzufügen, daß angesichts der vielen Fälle, in denen die Belastung durch lange Schichten mit Vollarbeit von mehr als 10 Stunden geringer ist als die Belastung durch nur von den Mindestpausen unterbrochenen 10stündigen Vollarbeitszeiten, unter dem Gesichtspunkt der gleichmäßigen Behandlung sogar gefordert werden muß, daß die reine Arbeitszeit auch auf über 10 Stunden ausgedehnt werden kann. (Zur Gleichbehandlung vgl. Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 82; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 35; Fechner a.a.O., S. 10).

Den Ausführungen Nikischs ist hinzuzufügen, daß jede tarifliche Arbeitszeitverlängerung auf ihre Vereinbarkeit mit Sinn und Zweck des Arbeitszeitschutzes gerichtlich nachprüfbar ist [75], daß an sich zulässige Arbeits- und Lenkungszeiten nicht abgeleistet werden dürfen, wenn dies dazu führte, daß ein Fahrer sich infolge Müdigkeit nicht sicher im Verkehr bewegen könnte [76] und daß schließlich der Arbeitgeber aufgrund seiner Fürsorgepflicht von einem Fahrer die Erfüllung der höchstzulässigen Arbeitszeit dann nicht verlangen kann, wenn ausnahmsweise aus besonderen Gründen ein Fahrer über das Normalmaß hinaus belastet worden ist. Daher ist auch zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten im Einzelfall eine Begrenzung der reinen Arbeitszeit auf 10 Stunden je Schicht nicht erforderlich.

Eine Ausdehnung der Vollarbeit auf über 10 Stunden ist arbeitsschutzrechtlich nur im Güterfernverkehr bei Besetzung eines mit Schlafkabine ausgerüsteten Fahrzeugs mit zwei Fahrern und in geringem Umfang im Omnibusgelegenheitsverkehr bei Besetzung eines Fahrzeugs mit zwei Fahrern tragbar [77]. Sie kommt praktisch auch nur im Güterfernverkehr vor. Dort wird sie von den Sozialpartnern gebilligt, denn es ist bekannt, daß in die zugelassene 24-Stunden-Schicht nur selten weniger als 10 Stunden Vollarbeit fallen. Hier ist die Praxis auch auf längere Arbeitszeiten angewiesen, um gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig bleiben zu können [78].

Demnach ist die Auslegung, die § 7 Abs. 2 AZO keine starre Grenze für die Verlängerung der reinen Arbeitszeit entnimmt, richtig, weil sie dem Gesetzeswortlaut und der Entstehungsgeschichte der Vorschrift entspricht, weil sie dem Sinn der Vorschrift und dem Zweck des Arbeitszeitschutzes nicht widerspricht, weil sie von den Sozialpartnern allgemein anerkannt ist und weil sie einem Bedürfnis sowohl der Gerechtigkeit als auch der Praxis nachkommt. Jede andere Auslegung verstößt gegen das geltende Recht und kann nur als unzulässiger und dazuhin rechtspolitisch unerwünschter Versuch einer Rechtsneuschaffung

---

75) Vgl. oben A II 1b, S. 10.

76) Vgl. § 2 StVZO i.V.m. § 21 StVG

77) Die Frage kann überhaupt nur akut werden, wenn Schichtzeiten von 15 Stunden arbeitsschutzrechtlich vertretbar sind (da erst bei durchschnittlich 13 1/2stündiger Arbeitszeit abzüglich 25 % Arbeitsbereitschaft die 10-Stunden-Grenze für Vollarbeit überschritten werden kann). Dies ist nicht der Fall bei den Fahrern von Kraftdroschken, Mietwagen, Linienbussen und einfach besetzten LKW.

78) Dieser Gesichtspunkt darf berücksichtigt werden, soweit er sich im Rahmen des arbeitsschutzrechtlich Erträglichen hält.

contra legem gewertet werden [79].

7. ARBEITSBEREITSCHAFT

a) Definition

Wohl kein Begriff des Arbeitszeitrechts ist so ungeklärt wie der der Arbeitsbereitschaft. Das liegt in der Natur der Sache begründet. Die Arbeitsbereitschaft steht zwischen Vollarbeit und Ruhe mit fließenden Grenzen nach beiden Richtungen. Fließende Übergänge passen aber nicht in starre Definitionen [80]. Das scheint in letzter Zeit immer mehr erkannt zu werden [81].

---

79) Die von Böhm (Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 4, S. 51) zur Bekämpfung der hier vertretenen Ansicht genannten Beispiele sind bloße Erfindungen, die sich nicht aus dieser Ansicht ergeben. Selbstverständlich darf kein Fahrer unbegrenzt mit Ladearbeiten und Dienst am Steuer beschäftigt werden, nur weil er bei Schichtbeginn einige Stunden Arbeitsbereitschaft hatte und ebensowenig würde jede Vollarbeit über 10 Stunden dann erlaubt, wenn daran noch ein paar Stunden Arbeitsbereitschaft angehängt würden. Dabei ist verkannt, daß es für eine Arbeitszeitverlängerung nach § 7 Abs. 2 AZO nie auf eine Einzelschicht, sondern stets auf die Erheblichkeit der Arbeitsbereitschaft im Durchschnitt vieler Schichten ankommt. Auch wenn in einer zu Recht nach § 7 Abs. 2 AZO erhöhten Arbeitszeit im Einzelfall keine erhebliche Arbeitsbereitschaft anfällt, dann werden Unzuträglichkeiten trotzdem durch die Begrenzung der Lenkungszeit und der Arbeitszeit im Tarifvertrag (Nr. 9 AVAZO; vgl. oben A II 3c aa, S. 17) vermieden. Die letztere Grenze wird bei Alleinfahrern aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen nie wesentlich über 10 Stunden liegen und wenn ein Fahrzeug doppelt besetzt ist, dann zwingt die begrenzte Lenkungszeit in der Regel zu längeren Arbeitsbereitschaftszeiten. Schließlich ist nochmals auf die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers und auf § 2 StVZO zu verweisen.

80) definitio = Begrenzung, Abgrenzung

81) Z.B. Matthes, RdA 60, 99; Fechner a.a.O., durchgehend, besonders S. 45 ff. Wo doch eine Schematisierung versucht wird (z.B. bei Frey, a.a.O., S. 44 ff.) hebt sich diese durch schwammige Begriffe, Ausnahmen und Übergangserscheinungen von selbst wieder auf.

Verhältnismäßig einfach ist die Abgrenzung der Arbeitsbereitschaft gegenüber der Vollarbeit [82]. Hier genügt es zu sagen, daß bloßes Warten auf Arbeit niemals Vollarbeit ist [83]. Im übrigen sei auf die Abgrenzungen der Lenkungszeit und der Hilfsarbeiten zur Arbeitsbereitschaft verwiesen [84].

Schwierigkeiten bereitet die Trennung der Arbeitsbereitschaft von Zeiten der Arbeitsruhe. Unser geltendes Recht kennt nur die Kategorien Arbeit und Ruhe. Etwas Drittes gibt es nicht. Die vielfältigsten Lebenssachverhalte mit ihren fließenden Übergängen sind in eine dieser Kategorien einzuordnen. Dabei ist es die Aufgabe der Rechtswissenschaft, an einer markanten Stelle die in Wirklichkeit nicht existente Grenze zwischen Ruhe und Arbeit zu errichten, denn gerade hier, wo es um öffentlich-rechtliche, mit Strafsanktionen versehene Vorschriften geht, muß jedermann wissen oder sich mindestens vergewissern können, was er darf und wozu er verpflichtet ist. Da es zwei lückenlos ineinandergreifende, nicht aufeinander Bezug nehmende Definitionen von Arbeit und Arbeitsruhe nicht gibt, ist eine klare Grenzziehung nur dadurch möglich, daß einer der beiden Begriffe klar definiert wird und daß der andere dann den gesamten freibleibenden Raum füllt.

Auf diesem Weg geht z.B. Galperin [85] von dem Begriff der Arbeit aus, die er von der vertraglichen Leistung und ihrem wirtschaftlichen Wert für den Arbeitgeber erfaßt. Was außer der Pflicht zur Anwesenheit nicht eine gewisse Anspannung erfordert, ist nicht Arbeit. Was nicht Arbeit ist, ist Arbeitsruhe [86]. Demgegenüber gehen z.B. Matthes [87] und das BayrObLG [88] von der

---

82) Diese Grenze spielt deshalb keine große Rolle, weil nach Nr. 50 Satz 2 AVAZO die Arbeitsbereitschaft zur Arbeitszeit zählt.

83) Anders soweit ersichtlich für den Fall des wartenden Kellners nur Galperin, Betrieb 60, 723. Daß dagegen der wartende Taxifahrer nur arbeitsbereit sein soll (a.a.O., S. 724) leuchtet nicht ein. Beide warten in gleicher Weise und mit einem so niedrigen Grad an Anspannung, daß von Vollarbeit nicht die Rede sein kann. Gegen Galperin auch Fechner a.a.O., S. 53

84) Siehe oben A II 4a, S. 19 und A II 5a, S. 22 f.

85) Betrieb 60, S. 724 f.

86) Außer Galperin sehen noch andere die Präsenz für Zwecke des Betriebs und eine gewisse Sinnesanspannung als Mindesterfordernisse der Arbeit an So Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 73 f. und RdA 58, S. 447 f.; LAG Hamm, U. v. 9.7.55, Betrieb 55, 971 und dort zitiert LAG Hamm, U. v. 6.5.53; LG Wuppertal, U. v. 20.3.58, BB 59, S. 812; ArbG Hamburg, U. v. 3.2.56, ARSt. 16, Nr. 244

87) RdA 60, 104

88) U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO

Arbeitsruhe als einer Zeit der Freiheit von jeglicher Inanspruchnahme durch den Arbeitgeber aus, während der der Arbeitnehmer frei über seine Person und seine Zeit verfügen kann [89]. Wo dies nicht der Fall ist, kann auch bei Unterbrechungen der eigentlichen Tätigkeit nicht von Ruhe gesprochen werden, es liegt Arbeit und zwar mindestens in der Form der Arbeitsbereitschaft vor.

Die letztere Ansicht verdient den Vorzug. Der Zentralbegriff des Arbeitszeitschutzes ist die Arbeitsruhe in den beiden Formen der Ruhezeit und der Ruhepause [90]. Diese beiden Begriffe sind, da das Gesetz keinen Hinweis enthält, nach dem objektivierten, von der Intention des historischen Gesetzgebers unabhängig gewordenen Willen des Gesetzes auszulegen. Der Wille der AZO geht zunächst dahin, den Arbeitnehmer vor der Ausbeutung seiner Arbeitskraft zu schützen, ihm die Arbeitskraft und die Gesundheit zu erhalten. Im sozialen Rechtsstaat und unter der Geltung des Art. 2 Abs. 1 GG dient die Arbeitsruhe aber auch dazu, jedem Arbeitnehmer die Voraussetzung zur freien Entfaltung seiner Persönlichkeit in der Familie, in politischen, religiösen und gesellschaftlichen Gemeinschaften und Vereinigungen, in Kunst, Sport und Spiel zu sichern [91].

Wird dieser Zweck der Arbeitsruhe bei der Auslegung der AZO berücksichtigt [92], dann können zur Arbeitsruhe nur noch solche Zeiten zählen, in denen der

---

89) So auch Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 57; vgl. auch Fechner a.a.O., S. 37; Küpper, Betriebsrat 60, 272

90) Daß diese Begriffe erst in § 12 der AZO auftauchen, darf nicht trügen, denn alle übrigen Vorschriften handeln nur von der Höchstdauer der Arbeit und dienen damit dem Schutz der Arbeitsruhe.

91) Die Wirklichkeit würde verkannt, wollte man auch heute noch annehmen, die Persönlichkeit entfalte sich ausschließlich in der Arbeitstätigkeit (das tut sie in mehr oder weniger starkem Maße auch; vgl. BAG, U. v. 10.11.55, AP Nr. 2 zu § 611 BGB - Beschäftigungspflicht -). Häufig wird sogar (wie Fechner a.a.O., S. 7 zu Recht betont) die Arbeitsruhe, das Feld freier persönlicher und kultureller Betätigung, als das "eigentliche Dasein" betrachtet. Vgl. zu den Zwecken der Arbeitsruhe ausführlich Fechner a.a.O., S. 4 ff.

92) Es leuchtet nicht ein, weshalb die Normen der AZO, die ursprünglich wohl vorwiegend auf den Schutz der Arbeitskraft ausgerichtet waren, hierzu ungeeignet sein sollen (so Galperin, Betrieb 60, 724). Sie erfordern sogar eine den neuen sozialen Anschauungen und der Verfassung (Art. 2 Abs. 1 und Art. 20 Abs. 1 GG) konforme Auslegung.

Arbeitnehmer über seine Person und seine Zeit frei verfügen, sich insbesondere im Rahmen der Dauer der Arbeitsruhe auch frei bewegen kann. Schon allein durch die örtliche Bindung für Zwecke des Betriebs wird die freie Entfaltung der Persönlichkeit außerhalb des Bereichs der Arbeit mehr als erträglich eingeschränkt, so daß in diesen Fällen Arbeit und zwar mindestens in der Form der Arbeitsbereitschaft vorliegt.

Zu diesem Ergebnis ist das RAG bereits im Jahre 1939 gelangt [93] und die Literatur hat sich dem weithin angeschlossen [94].

---

93) U. v. 20.12.39, ARS 38, S. 23 ff. (Pfleger schlief als Reserve nachts in der Heilanstalt). Da Dennecke (RdA 58, 447) dieses Urteil nur unvollständig dahin zitiert, das Gericht habe die Arbeitsbereitschaft als Zeit wacher Achtsamkeit im Zustande der Entspannung gekennzeichnet, "dagegen eine bloß körperliche Anwesenheit zur vertraglichen Arbeit nicht als hinreichend angesehen", sei dem (wie auch schon bei Böhm, RdA 59, 273 überzeugend geschehen) ein Auszug aus den Gründen des erwähnten Urteils gegenübergestellt. Das RAG führt aus, die Kennzeichnung als wache Aufmerksamkeit im Zustande der Entspannung treffe strenggenommen nur auf die geistige Arbeitsbereitschaft zu,

> "dagegen nicht auf die ebenfalls als ausreichend angesehene bloß körperliche Arbeitsbereitschaft ... Der noch statthafte Grad der Entspannung (bei der Arbeitsbereitschaft) kann ... unter Umständen bis zum völligen Aussetzen aller geistigen und körperlichen Kräfte gehen, wie sie im Schlafe stattfindet. Ihren anderen Gegensatz hat die Arbeitsbereitschaft in der Arbeitsruhe, in der keinerlei Leistung für den Betrieb mehr verlangt wird, sondern der Gefolgsmann über seine Zeit völlig frei verfügen kann. Schon eine vom Betriebsführer angeordnete, bloß körperliche Anwesenheit des Gefolgsmanns im Betriebe für die Zwecke des Betriebes, nämlich um nach Bedarf im Betriebe eingesetzt werden zu können, stellt dagegen eine Leistung für den Betrieb dar."

94) Z.B. Hueck-Nipperdey, 1. Bd., S. 36 Anm. 8 und S. 818; Nikisch, Arbeitsrecht, 1. Bd., S. 289 f.; ders., Gutachten a.a.O., S. 95; Dersch in Kaskel-Dersch, Arbeitsrecht, S. 141, 266; Gaul in Bobrowski-Gaul, Arbeitsrecht, S. 65; Maus, Handbuch, § 2 AZO Erl. 2; Schmidt, AZO, § 7 Anm. 5; Fechner a.a.O., S. 72; Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 83, 84, 89; Böhm, RdA 59, 273 ff.; Matthes, RdA 60, 101; Wendel, Betriebsrat 60, 175.

Diese Hinweise auf Rechtsprechung und Literatur zur Abgrenzung von Arbeitsbereitschaft und Arbeitsruhe genügen zunächst, denn Ziel der vorliegenden Arbeit ist nicht eine theoretische Abhandlung über die Arbeitsbereitschaft, sondern nur die Klärung der Frage, in welchen für den Kraftfahrerberuf typischen Situationen Arbeitsbereitschaft im Sinne des § 7 Abs. 2 AZO vorliegt [95]. Charakteristisch für Kraftfahrer und zugleich "arbeitsbereitschaftsverdächtig" sind zwei große Zeitgruppen, nämlich die bei allen Kraftfahrern vorkommenden Wartezeiten und die Zeiten, in denen Ablösungskraftfahrer mitfahren und nicht am Steuer sitzen (oft allgemein als Kabinenzeiten gekennzeichnet). Soweit im Verkehrsgewerbe hin und wieder auch Rufbereitschaften vorkommen [96], handelt es sich dabei um Zeiten der Arbeitsruhe, auch wenn lohnrechtlich eine Vergütung zu zahlen ist [97].

aa) Wartezeiten

Jeder Kraftfahrer verbringt fast täglich Stunden damit, auf festgesetzte Abfahrtszeiten, auf Fahrgäste, Ladung, Abfertigung an Laderampen oder Grenzen, auf seine Papiere oder auf die Beendigung von Reparaturarbeiten zu warten. Arbeitszeitrechtlich handelt es sich dabei unstreitig stets dann um Arbeitsbereitschaft, wenn die einzelnen Wartezeiten nicht mindestens 15 Minuten lang dauern, denn nach Nr. 51 Satz 2 AVAZO können als Ruhepausen nur Arbeitsunterbrechungen von wenigstens einer Viertelstunde Dauer gewertet werden.

---

95) Daher braucht hier auch auf weitere Untergliederungen des Begriffes Arbeitsbereitschaft nicht eingegangen zu werden. Vgl. zu den einzelnen Systematisierungsversuchen Fechner a.a.O., S. 56 f.

96) Das sind Zeiten, in denen sich der Fahrer nach Belieben betätigen kann, aber seinen weithin frei zu wählenden Aufenthaltsort jeweils dem Arbeitgeber anzuzeigen hat, damit dieser ihn erforderlichenfalls zur Arbeitsaufnahme rufen kann (so BAG, U. v. 26.2.58, AP Nr. 3 zu § 7 AZO)

97) Die Mitteilungspflicht und eine gewisse Enthaltsamkeitspflicht stellen noch keine Inanspruchnahme für den Betrieb dar. Auch die räumliche Begrenzung der Bewegungsfreiheit wird arbeitsschutzrechtlich erst da relevant, wo sie im Ergebnis auf die Bestimmung des Aufenthaltsortes hinausläuft oder wo doch der Kreis der Freiheit so eng gezogen ist, daß darin die ungestörte freie Entfaltung der Persönlichkeit nicht mehr gewährleistet ist.

Unstreitig werden der Arbeitsbereitschaft auch die Wartezeiten zugerechnet, in denen der Fahrer aus betrieblichen Gründen örtlich (meist an sein Fahrzeug) gebunden ist und wartet, das heißt, auf irgend eine Weise das Ereignis im Auge hat, das die Weiterfahrt oder die Wiederaufnahme der Arbeit auslösen wird [98].

Dasselbe muß nach der oben gefundenen Abgrenzung zwischen Arbeitsbereitschaft und Ruhe auch dann gelten, wenn sich die Leistung eines Fahrer für seinen Betrieb darin erschöpft, daß er entweder auf Anweisung oder weil der Betrieb es erfordert, in oder bei seinem Fahrzeug oder an einer anderen Stelle zu bleiben hat, um nötigenfalls sofort seine Arbeit aufzunehmen, wenn er dort aber tun und lassen kann, was er will, zum Beispiel auch schlafen.

Mehr als körperliche Präsenz und Bereitschaft zur Arbeitsaufnahme hat auch die Rechtsprechung mindestens seit dem erwähnten Urteil des RAG aus dem Jahre 1939 [99] für Wartezeiten der Kraftfahrer nicht mehr gefordert [100].

---

98) Darin ist schon eine gewisse Anspannung der Sinne zu sehen. Beispiele: Der Taxi- oder Mietwagenfahrer, der auf neue Kunden wartet oder den der Fahrgast die Fahrt mit ungenannter Dauer unterbrechen heißt. Dasselbe gilt für Mietwagenfahrer mit KOM. Der Linienbusfahrer, dessen Überlagerzeit (Zeit zwischen Beendigung der Hinfahrt und Beginn der Rückfahrt am Wendepunkt der Fahrstrecke) 15 Minuten übersteigt und der sein Fahrzeug nicht verlassen darf. Alle LKW-Fahrer während der Wartezeiten an Be- und Entladeplätzen, Grenzübergängen, Reparaturwerkstätten u.ä., sofern nicht feststeht, daß die Wartezeit eine bestimmte Dauer erreicht und der Fahrer in der Zwischenzeit sein Fahrzeug und dessen unmittelbare Umgebung mit beliebigem Ziel verlassen kann.

99) ARS 38, 23 ff.

100) So LAG Düsseldorf, U. v. 9.1.42, ARS 44 II, 94 ff.; LAG Hannover, U v. 23.6.58, Betrieb 58, 986. Dieses Ergebnis ist richtig, denn es liegt allein in der Sphäre des Betriebs, wenn er zwar einerseits auf die Verfügbarkeit des Fahrers nicht verzichten will oder kann, anderseits aber auch die verfügbare Arbeitskraft nicht ausnützt. Daß diese Zeit bloß körperlicher Verfügbarkeit physiologisch der Arbeitsruhe nahekommen kann (Dennecke, Kommentar, § 7 Anm. 6), erkennt das Gesetz durch § 7 Abs. 2 AZO ausdrücklich an, indem es Arbeitszeitverlängerungen zuläßt, wenn solche Zeiten Erholung bieten (dazu Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 85). Für die Qualifizierung als Arbeitsbereitschaft

Aus denselben grundsätzlichen Erwägungen ergibt sich auch die Lösung einer letzten Gruppe von Fällen. Das sind die, in denen der Fahrer für eine bestimmte, 15 Minuten übersteigende Zeit sein Fahrzeug und dessen unmittelbare Umgebung mit beliebigem Ziel verlassen darf und in dieser Zeit tun kann, was er will [101]. Solche Zeiten, in denen der Fahrer sich frei bewegen kann und auch sonst keine Leistung für den Betrieb zu erbringen hat, zählen zur Arbeitsruhe [102]. Dies entspricht auch der durchaus herrschenden Ansicht in der Rechtsprechung [103].

Diese Lösung ist auch arbeitsschutzrechtlich voll befriedigend. Insbesondere ist es nur eine ganze normale Erscheinung im Arbeitsleben, daß sich die Fahrer nur so weit von ihrem Fahrzeug entfernen dürfen, daß sie zur festge-

---

entscheidend ist jedoch, daß der Arbeitnehmer deshalb nicht frei über seine Zeit verfügen kann, weil er sich für Zwecke des Betriebs an einem bestimmten Ort bereit hält. So auch in Fragen, die den Wartezeiten verwandt sind BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO; BAG, U. v. 26.2.58, BAG 5, 236 ff.

101) Beispiele: Der Omnibus- oder Mietwagenfahrer, dem die Fahrgäste am Ziel oder einer Zwischenstation ihrer Reise eine bestimmte Zeit nennen, von der ab er sich an einem bestimmten Punkt wieder bereitzuhalten hat. Der Fahrer eines Linienbusses, der diesen an den Wendepunkt seiner Strecke bis zur fahrplanmäßigen Rückfahrt (Überlagerzeit) verlassen darf. Der LKW-Fahrer, dem nach der Ankunft an einer Stelle (Zweigniederlassung, Spedition) gesagt wird, er solle sich zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Rückfahrt wieder melden. Der Fahrer, der nach einer bestimmten Zeit sein Fahrzeug bei einer Reparaturwerkstätte wieder abholen kann.

102) Ob eine Ruhepause vorliegt oder eine Ruhezeit, hängt von der Dauer der Arbeitsunterbrechung ab. Vgl. hierzu unten A II, 9a, S. 50 f.

103) LAG Düsseldorf, U. v. 9.1.42, ARS 44 II, 94; LAG Niedersachsen, U. v. 23.6.58, Betrieb 58, 986; LAG Niedersachsen, U. v. 27.4.59, ARSt 22, Nr. 567 bestätigt durch BAG, U. v. 23.11.60, BB 61, 216 f. m. Anm. Frey. Diese Entscheidungen, obwohl zu Lohnstreitigkeiten ergangen, sind in der arbeitsschutzrechtlichen Diskussion voll verwertbar. Denn wenn auch keine Einigkeit darüber besteht, ob der lohnrechtliche Begriff der Arbeitsbereitschaft mit dem arbeitsschutzrechtlichen übereinstimmt, so geht der Streit doch nur darum, ob auch noch Zeiten bezahlt werden müssen, die arbeitsschutzrechtlich schon zur Ruhe gehören.

setzten Zeit wieder zurück sind [104]. Auch daß diese Zeiten der Arbeitsruhe in aller Regel nicht am Wohnort des Kraftfahrers anfallen, ändert nichts an ihrer rechtlichen Qualifizierung. Dies ist bei kurzen Ruhepausen keine Besonderheit des Kraftfahrerberufs und bei längeren Pausen oder Ruhezeiten auch nur eine berufsbedingte Erschwernis, die auf der Lohnseite durch die Spesen und eine eventuell vereinbarte Vergütung ausgeglichen wird [105].

Schließlich stellt es auch keine Leistung für den Betrieb dar, wenn den Fahrer während dieser arbeitsfreien Zeiten eine Pflicht zur Enthaltsamkeit trifft, damit er bei Wiederaufnahme der Arbeit leistungsfähig ist [106].

---

104) Jede Zeit der Arbeitsruhe, selbst der Urlaub, gewährt nur relative Bewegungsfreiheit im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit. So auch Frey, Anm. zu BAG, BB 61, 216 f., a.a.O., S. 217

105) So auch BAG, U. v. 23.11.60, BB 61, 217; Matthes, RdA 60, 134. Der Erholungswert solcher auswärts verbrachten Zeiten der Arbeitsruhe ist gegenüber den zuhause verbrachten nur wenig geringer. Die Bewegungs- und Betätigungsfreiheit ist dieselbe, wenn auch die Betätigungsmöglichkeiten andere sind. Wer sich für den Kraftfahrerberuf entscheidet, weiß, daß ihn häufig solche auswärtigen Zeiten der Arbeitsruhe erwarten, besonders wenn er Omnibus- oder Fernfahrer werden will. Er stellt sich immer noch besser als ein anderer, der freiwillig seine Arbeit an einem Ort sucht, von dem er höchstens an Wochenenden nach Hause fahren kann. Im übrigen gibt es noch mehr Berufe, die nur dann sinnvoll zu gestalten sind, wenn Ruhezeiten auswärts verbracht werden können (Monteur, Reisender, Eisenbahner). Lange Pausen kurz nach der Abfahrt oder unmittelbar vor Schichtende sind zwar besonders ungelegen (da ruhezeitverkürzend und zur Erholung ungeeignet), bleiben aber dennoch Pausen (BAG, BB 61, 217). Bei der gegenteiligen Ansicht von Fechner (a.a.O., S. 61) scheint nicht berücksichtigt zu sein, daß solche Pausen nach Zahl und Umfang durch die Schichtdauer mit begrenzt sind.

106) Diese Pflicht gilt für jeden Arbeitnehmer in jeder Pause oder Ruhezeit. Daß sie bei Kraftfahrern ihrer gefährlichen und verantwortungsvollen Tätigkeit wegen besonders ausgeprägt ist, ist eine weitere berufsbedingte Erschwernis, hat aber nichts mit der Frage zu tun, wann, wo und wie lange Zeiten der Arbeitsruhe anfallen. A.A. nur LAG Baden-Württemberg, U. v. 28.3.60, BB 60, 627.

Aus dem Gesagten ergibt sich auch die arbeitsschutzrechtliche Wertung der Liegezeiten [107]. Sie zählen nur dann und so lange zur Arbeitsruhe, als die Fahrer ihre Fahrzeuge verlassen und frei über ihre Zeit verfügen können. Soweit die Fahrer örtlich gebunden sind, liegt Arbeitsbereitschaft vor [108].

bb) Kabinenzeiten

Zunächst sollen die Zeiten rechtlich qualifiziert werden, die ein Ablösungskraftfahrer untätig im Führerhaus eines fahrenden Kraftfahrzeugs verbringt, das nicht mit einer Schlafkabine ausgerüstet ist [109]. Dabei handelt es sich nach überwiegender Ansicht um Arbeitsbereitschaft [110]. Diese Ansicht ist zu billigen, da der Ablösungsfahrer für betriebliche Zwecke an sein Fahrzeug gebunden und erforderlichenfalls auch sofort einsatzbereit ist. Die gegenteilige Ansicht von Dennecke [111] übersieht schon, daß die Betätigungs- und Erholungsmöglichkeiten während solcher Zeiten minimal sind und verstößt damit so auffällig gegen Sinn und Zweck des Arbeitsschutzgedankens, daß sich die juristisch-begrifflichen Erwägungen, die zu diesem Ergebnis führen, von selbst als falsch entlarven [112].

---

107) Das sind mindestens 24stündige auswärtige Fahrtunterbrechungen, die besonders im Güterfernverkehr infolge eines Sonn- oder Feiertages oder beim Warten auf Rückladung und auch im Omnibusreiseverkehr auftreten.

108) So auch Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 89, der bei seinem Urteil, wonach die gesamte Dauer von der Abfahrt bis zur Heimkehr als einheitliche Arbeitszeit betrachtet werden müsse, davon ausgeht, daß während der gesamten Liegezeiten gewartet werden müsse, also dem Fahrer die Bewegungsfreiheit fehle.

109) Man sollte diese Zeiten korrekterweise nicht als Kabinenzeiten bezeichnen. Anders bei Voß a.a.O., S. 15.

110) So LAG Wuppertal, U. v. 8.5.35, ARS 25 II, 7 ff.; ArbG Flensburg, U. v. 8.6.49, ARSt 3, Nr. 138; BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO, wo es heißt, diese Fälle lägen ohne weiteres klar.

111) Gutachten a.a.O., S. 75, 76. Danach sei auch die auf dem Führerstand zu leistende bloße Bereitschaft Ruhezeit, wenn der Fahrer schlafen oder sich nach Belieben beschäftigen könne und nicht zu Dienstleistungen herangezogen werde.

112) Die "Betätigungsfreiheit" beschränkt sich besonders bei Nachtfahrten darauf, seinen Gedanken nachzugehen, sich mit dem Kollegen zu unterhalten, zu singen oder zu pfeifen, möglicherweise Radio zu hören (sehr selten) oder dies alles bleiben zu lassen. Im Führerhaus schläft nur,

Nach wie vor umstritten ist die arbeitsrechtliche Wertung der Kabinenzeit, also der tatsächlich in der Schlafkabine des rollenden Fernlastzuges [113] verbrachten Zeit. Die Kabinenzeit kann nach der oben gefundenen Definition dann nicht als Zeit der Arbeitsruhe gewertet werden, wenn während ihrer Dauer der Fahrer örtlich gebunden und zur sofortigen Arbeitsaufnahme bereit ist. Nun steht zwar fest, daß der Fahrer in der Kabine körperlich präsent ist. Bestritten ist aber schon, ob er ständig zur Arbeitsaufnahme bereit ist, falls dies erforderlich werden sollte [114]. Darüber hinaus wird von Vertretern der Ansicht, die den Erholungszweck der Arbeitsruhe über den Entfaltungszweck stellen, noch immer behauptet, die Kabinenzeit erfülle voll die Funktion der Arbeitsruhe, da sie Betätigungsfreiheit gewähre und dem Fahrer ein wirkliches Ausruhen und eine echte Entspannung biete [115].

---

wer völlig erschöpft ist, und auch alte Kraftfahrer überstehen solche Zeiten mehr gerädert als erholt. Schon eine Nacht im vollbesetzten Zugabteil vermag einen leisen Eindruck von der "Erholsamkeit" solchen Schlafens zu vermitteln. Dabei ist der Vergleich für Lastzüge schmeichelhaft, denn deren Beifahrersitze haben in aller Regel weder brauchbare Arm- noch Kopfstützen und die Fahrer sind wesentlich stärkeren Erschütterungen, höherem Lärm und schlechterer Luft ausgesetzt als die Zugreisenden. Auch im Omnibus kann sich ein Ablösungskraftfahrer, obwohl hier die Umstände besser sind, nicht ausreichend erholen, weshalb auch hier der Gesichtspunkt der örtlichen Gebundenheit noch gar nicht herangezogen zu werden braucht, um Denneckes Ansicht zu widerlegen.

113) Nur Fernlastzüge, aber längst nicht alle, haben Kabinen.

114) A.A. ArbG Hamburg, U. v. 3.2.56, ARSt 16, Nr. 244, wo gesagt wird, der Ablösungsfahrer sei in der Kabine "um neue Kräfte zu sammeln und nicht um im Notfall seinem Fahrer Hilfe leisten zu können."

115) So besonders Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 75; ders., RdA 58, 448; ders., Kommentar, § 9 Anm. 7; Voß a.a.O., S. 29, 21 f.; LAG Hamm, U. v. 9.7.55, Betrieb 55, 971; im Ergebnis auch Galperin, Betrieb 60, 723, der allerdings einräumt, daß die Frage weiterer Untersuchung bedürfe. Von vornherein verfehlt ist die Ansicht Denneckes (Gutachten a.a.O., S. 75; RdA 58, 448), die Beunruhigung durch Fahrgeräusche und Erschütterungen während der Fahrt seien deshalb unberücksichtigt zu lassen, weil auch die Ruhezeiten in der eigenen Wohnung oft vom Verkehr und den Nachbarn nicht ungestört seien. Dabei ist nicht nur der graduelle Unterschied der Belästigungen verkannt, sondern es besteht auch kein Grund, an die vorgeschriebenen betrieblichen Ruhezeiten nur deshalb geringere Anforderung zu stellen, weil der Arbeitnehmer sich

Zunächst ist der Erholungswert der Kabinenzeiten zu prüfen [116].

Bei der üblichen Kabine [117] handelt es sich in aller Regel um zwei im Fahrerhaus hinter den Sitzen übereinander angebrachte Liegen von gut 50 cm Breite und meist mehr als 180 cm Länge. Vom vorderen Teil des Fahrerhauses sind die Kabinen gelegentlich durch einen Vorhang getrennt. Der einzige Komfort besteht bei einigen der modernsten Typen in einer am Kopfende der Liege eingebauten Leselampe. Dem steht als Nachteil der modernen Typen gegenüber, daß der dem Fahrerhaus zur Verfügung stehende Raum geringer geworden ist, weil nach der Längen- und Gewichtsbeschränkung der Fernlastzüge [118] die Fahrerhäuser der Gewichtsersparnis wegen möglichst niedrig und der Längenersparnis wegen möglichst wenig tief gebaut werden. Trotzdem kann die für die Liegen gebliebene Breite noch als ausreichend betrachtet werden. Unzureichend ist dagegen in einigen Typen die lichte Höhe über den Liegeflächen geworden [119]. Dies entspricht ebenso der unberechtigten Bevorzugung der Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs gegenüber der Sicherheit und Bequemlichkeit der Fahrer wie andere Mängel, die bei erträglichen Mehrkosten zu beseitigen wären [120].

---

auch außerdienstlich nicht genügend entspannt (so Böhm, RdA 59, 274).

116) Dazu trägt mehr als die fleißigste Lektüre der gesamten einschlägigen Literatur schon eine kurze Fernfahrtpraxis bei. Der Verfasser war selbst 5 Wochen lang auf Fernlastzügen unterwegs. Die folgenden Beobachtungen stützen sich auf eigene Erfahrungen und auf die Angaben einer großen Zahl von Fernfahrern.

117) Die so viel diskutierten "Luxuskabinen", in denen man nicht nur liegen, sondern auch auf einem bequemen, geradezu sesselartigen Sitz an einem Klapptisch Platz nehmen kann (LAG Hamm, Betrieb 55, 971) existieren offenbar fast ausschließlich in der juristischen Diskussion. Bisher kommt es jedenfalls kaum vor, daß ein Unternehmer sich nicht mit der aus Preisersparnisgründen minimal ausgestatteten serienmäßigen Normalkabine begnügt.

118) §§ 32 Abs. 1, 34 Abs. 3, 72 Abs. 2 StVZO.

119) Sie ist teilweise so gering, daß nur noch die untere Liege benutzbar ist und die obere hochgeklappt werden muß, wenn man unten atmen oder sich bewegen können will.

120) Nötig wären z.B. bequem gefederte Sitze mit brauchbaren Arm- und Kopfstützen, bessere Polsterung und Federung der Liegen und deren teil-

Fernfahrer vermögen in ihrer Koje zu schlafen. Doch schlafen sie im rollenden Fahrzeug meist nur ein, wenn sie sehr müde sind. Da dies fast ein Dauerzustand bei allen Fernfahrern ist, treten Schwierigkeiten höchstens nach dem Urlaub oder einigen freien Tagen auf. Der Kabinenschlaf ist jedoch nie tief und wird durch vielerlei Umstände häufig gestört.

Da ist zunächst die ständige Geräuschkulisse des eigenen Motors, die trotz besser gewordenen Schalldämpfungsmaßnahmen im Fahrerhaus noch immer Lautstärken von über 85 phon erreicht [121] und die durch den übrigen Verkehr zum Teil noch beträchtlich erhöht wird. Dank ihrer positiven Einstellung zur "Lärmquelle" [122] empfinden die Kraftfahrer den Motorenlärm nicht als störend [123], ja sie haben sich an sein Vorhandensein so gewöhnt, daß sie ihn kaum mehr hören. Lärmschäden und Schlafstörungen durch Lärm sind jedoch nach gesicherter medizinischer Erkenntnis unabhängig von dem Gefühl der Belästigung[124].

Als wesentlich störender empfinden Fernfahrer die starken Erschütterungen, denen sie auf ihrer leicht gepolsterten und nicht gefederten Liege bei schlechten Straßenverhältnissen, aber in noch weit stärkerem Maße bei Leerfahrten ausgesetzt sind. Die Stöße werden auch durch die häufig auf die Liegen gelegten Luftmatratzen nicht wesentlich gemildert.

---

weise Verkleidung am Kopfteil gegenüber dem vorderen Teil des Fahrerhauses, bessere Entlüftung, Verkleidung harter Metallkanten. Gewisse Mängel gesteht sogar Delfs (Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 9 f.) zu, während Voß (a.a.O., S. 18) die Augen vor der Wirklichkeit verschließt, wenn er behauptet, die Fahrzeugindustrie lege den größten Wert darauf, den Fahrern ein Höchstmaß an Bequemlichkeit zu gewährleisten.

121) So Delfs, Zentrallblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 9; Böhm, RdA 59, 275. Wittgens, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. V, S. 480 rechnet sogar mit 90 phon und mehr. Ebenso Ganter, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 19, der von Ergebnissen zwischen 91 und 98 phon während der Fahrt berichtet.

122) Die Fahrer hören am Motorengeräusch, ob die Maschine in Takt ist, was ihr fehlt und wann geschaltet werden muß.

123) Vgl. dazu Lehmann, Deutsche Medizinische Wochenschrift 1957, 468.

124) So z.B. Jansen, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. I, S.680. Weiteres zu Lärmschäden vgl. unten B I 2c aa, S. 96.

Dadurch wird jedoch der Abstand zur oberen Liege oder zum Dach verringert und damit die Gefahr erhöht, beim Aufschrecken oder Umdrehen dort anzustoßen.

Hinzu kommt, daß in jeder Kurve die Zentrifugalkraft den Schlafenden entweder mit dem Kopf nach oben oder mit den Füßen nach unten gegen die Wand drückt. Bei jeder Bremsung wirft oder schiebt ihn die Schwerkraft mehr oder weniger unsanft nach vorne, wobei schon mancher aus der oberen Kabine gefallen ist. Bei jeder Beschleunigung drückt es umgekehrt den Schlafenden gegen die rückwärtige Kabinenwand. Dazu kommt dann noch die Neigung des ganzen Fahrzeugs samt der Liege an Steigungen oder Gefällstrecken. So sind die ganze Fahrt über Kräfte wirksam, die den schlafenden Fahrer von einer Seite seiner Koje zur anderen und von einem Ende zum anderen drücken. Diese Kräfte werden dem Schlafenden durchaus bewußt und er stemmt sich gegen sie [125].

Störend sind auch die durch die Enge des Raumes sehr schlechten Luftverhältnisse im Fahrerhaus. An heißen Sommertagen und in schwülen Nächten herrscht eine kaum auszuhaltende Hitze. Auch bei geöffneten Fenstern und hohen Geschwindigkeiten (also nicht an Steigungen) zirkuliert die Luft nur vorne, dagegen nicht in den Kabinen, wo sich in dem viel zu niedrigen Raum über den Liegen die heiße, verbrauchte Luft staut und auch den alten Kapitän der Landstraße nicht schlafen läßt. Im Winter dagegen muß wegen der sonst unerträglich trockenen Heizungsluft mindestens ein Fenster leicht geöffnet bleiben. Dies führt zu Erkältungen und rheumatischen Erkrankungen, über die fast alle Fernfahrer klagen.

Als weiterer Nachteil des Kabinenschlafs ist schließlich zu erwähnen, daß sehr viele, wenn nicht die meisten Fernfahrer außer in den Schuhen in voller Kleidung schlafen, um sofort einsatzbereit zu sein, wenn es gilt, etwa einen Bremsklotz unter das rutschende Fahrzeug zu schieben, Sand zu streuen, bei eigenem oder fremdem Unfall Hilfe zu leisten oder die Fahrbahn abzusichern. In all diesen Fällen könnte zu spät kommen, wer sich erst anziehen müßte.

---

125) Ihm entgeht es kaum einmal, wenn der Wagen hält oder anfährt und kein auch nur mittelstarkes Bremsen ist möglich, ohne daß der Ruhende nach der Ursache frägt oder nach ihr ausschaut.

Angesichts dieser Umstände leuchtet es ein, daß der Kabinenschlaf nur selten die nötige Tiefe erreicht. Meist handelt es sich nur um einen mehr oder weniger tiefen Dämmerzustand, bei dem alle Unregelmäßigkeiten der Fahrt dem Schlafenden zu Bewußtsein kommen. Dabei wird zwar die Muskelermüdung zu einem gewissen Grad beseitigt, aber die Nerven finden kaum Ruhe, sie schalten nicht völlig ab, sondern fahren gewissermaßen immer noch mit. Der Körper muß hier so lange von seiner Substanz zehren, bis er sich in wirklicher Ruhe neu aufladen kann. Solange diese Ruhe nicht gegeben ist, setzt sich der allgemeine körperliche Erschöpfungsprozeß fort. Die Kabinenzeiten hemmen diesen Prozeß zwar, werfen ihn sogar jeweils um ein gutes Stück zurück, können ihn aber nicht aufhalten. Daher kann ihnen eine gewisse Erholungswirkung nicht abgesprochen werden [126]. Diese reicht aber längst nicht so weit, daß die Kabinenzeiten auch nur annähernd die Erholungsfunktion einer Ruhezeit oder Ruhepause erfüllen könnten.

Auch von einer Betätigungsfreiheit des Fernfahrers kann bei den minimalen Möglichkeiten, die ein Fernfahrerhaus zur Ausnützung arbeitsfreier Zeiten bietet, kaum gesprochen werden. Darin liegt der wesentliche Unterschied der Kabinenzeiten zu den Freiwachen auf Seeschiffen oder den Rufbereitschaften auf Binnenschiffen [127]. Dort besteht eine gewisse Bewegungsfreiheit, die Betätigungsfreiheit ist nicht so eingeengt und es gibt vor allem neben der Arbeitsstelle eine Art "zweites Zuhause", das auch bei spartanischer Einfachheit das Gefühl des Losgelöstseins von der Arbeit gewährt. Alle diese Möglichkeiten bieten sich dem Fernfahrer auch in den luxuriösesten Fahrerhäusern nicht.

Kabinenzeiten gewähren nicht nur keine ausreichenden Erholungs- und Betätigungsmöglichkeiten, sondern auch psychologische Gründe sprechen dagegen, sie als Zeiten der Arbeitsruhe zu werten. Hierbei soll das Hauptargument

---

126) Wissenschaftliche Untersuchungen über den Erholungswert von Kabinenzeiten liegen nicht vor. Es dürfte auch sehr schwierig sein, hier zu meßbaren Ergebnissen zu gelangen. Aus eigener Erfahrung, die mit der vieler Fernfahrer ungefähr übereinstimmt, wird geschätzt, daß zweimal vier Stunden Kabinenschlaf am Tag in ihrer Wirkung auf die nervöse Ermüdung einer normalen Schlafdauer von etwa 3 Stunden, in ihrer Wirkung auf die Muskelermüdung immerhin einer solchen von 5 bis 6 Stunden entsprechen.

127) Vgl. hierzu Münzner, Die Arbeitszeit in der deutschen Rheinschiffahrt, S. 39, 81 f.; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 62 f.; Fechner a.a.O., S. 91.

der mangelnden Freiheit wegen der örtlichen Bindung beiseite gelassen und nur darauf abgestellt werden, daß der Ablösungsfahrer sich während der Laufzeit seines Fahrzeuges auch in der Kabine innerlich deshalb nicht völlig von dem Betrieb lösen darf, weil er stets damit rechnen muß, sofort zu Dienstleistungen herangezogen zu werden.

Dabei geht es erst in zweiter Linie um die bereits angeschnittene Bereitschaft zur Hilfe bei Notfällen oder Unfällen. Viel wichtiger, jedoch weithin verkannt, ist die Tatsache, daß sich der Wechsel von Lenkungs- und Kabinenzeiten, besonders wenn die Fahrer eine Schicht nicht voll ausgeruht antreten, nicht nach einem festen Plan richten kann [128]. Kein Fahrer weiß nämlich bei Beginn seiner Lenkungszeit, wie lange er diese durchhalten wird. Besonders nachts auf guten und ruhigen Straßen wirken die Monotonie der Arbeit auf der einen, die Einsamkeit und Erschöpfung des Fahrers auf der anderen Seite oft schneller dahin zusammen, daß ein Fahrer "sauer" wird, als er sich das selbst noch kurz vorher gedacht hätte. Hier muß der gewissenhafte Fahrer die nötige Selbstkritik aufbringen und den ungleichen Kampf aufgeben. Meist wird dann der erst kurz zuvor abgelöste Kollege weiterfahren, da viele Ladestellen zu bestimmten Zeiten erreicht werden müssen und da die Fahrzeit oft so knapp kalkuliert ist, daß es sich die Fahrer nicht leisten können, das Fahrzeug stillzulegen, zumal dann die Gefahr bestünde, daß beide Fahrer nicht so schnell wieder aufwachen. Deshalb wird in solchen Fällen lieber sehr häufig in der Lenkung abgewechselt.

Häufig muß der Schlafende auch für Hilfsarbeiten, insbesondere für Ladearbeiten zur Verfügung stehen, die gelegentlich in sehr kurzen Zeitabständen anfallen und deren Anfall sich nicht danach richtet, ob und wie lange ein Fahrer schon schläft. Nicht selten muß auch der Fahrer unterstützt werden, so durch Beobachtungen bei schwierigen Ortsdurchfahrten sowie bei Frostgefahr oder Nebel durch Beobachtung, Streuen oder Einweisen.

---

128) Anders ArbG Hamburg, U. v. 3.2.56, ARSt 16, Nr. 244. Auch die Darstellungen bei Böhm (Schichtenbuchverordnung, S. 71 ff.) und Matthes (RdA 60, 102) können, obwohl mindestens bei letzterem anders beabsichtigt, nur als theoretische Beispiele für einen zulässigen Schichtablauf angesehen werden. Mit der Wirklichkeit haben sie wenig gemein. Richtig dagegen Böhm, Betrieb 56, 162 und RdA 59, 275.

Aus den angeführten Gründen ergibt sich eindeutig, daß kein Fahrer, wenn er sich in die Kabine legt, mit einer auch nur einigermaßen begründeten Sicherheit damit rechnen darf, daß er mehrere Stunden lang von jeder Dienstleistung dispensiert wäre. Während der Fahrt ist der Schlaf in der Kabine vielmehr nur in ungleichen und vorher völlig unbestimmbaren Raten möglich. Jeder Fahrer weiß genau und richtet sich darauf ein, daß er jederzeit geweckt werden kann und dann sofort die erforderliche Arbeit aufzunehmen hat [129]. Die Besatzung eines Fernlastzuges stellt eben keinen "Zwei-Schichten-Betrieb im Kleinen" dar, sondern hier handelt es sich um ein Team, das so zusammenarbeitet, daß sich der Arbeitseinsatz den jeweiligen Erfordernissen anpaßt und sich gegenseitig ergänzt. Während der Fahrt kann sich aus diesem Team keiner von dem Betrieb lösen; es wechseln nur die an jeden Einzelnen gestellten Anforderungen. Während der Kabinenzeit, die physiologisch keine vollwertige Erholung bietet, beschränkt sich die Anforderung und dementsprechend die Leistung auf eine Bereitschaft für Zwecke des Betriebs, womit auch von der psychologischen Seite her diese Zeit nicht als Arbeitsruhe gewertet werden kann.

Da zu der Bereitschaft für Zwecke des Betriebs auch noch die örtliche Bindung an das Fahrzeug tritt, handelt es sich bei den Kabinenzeiten um Arbeitsbereitschaft. Diese Ansicht herrscht im Schrifttum eindeutig vor [130]. In der Rechtsprechung kann sie nach dem Urteil des BayrObLG [131] nur durch ein entgegengesetztes Urteil des BGH geändert werden, das aber angesichts der Zahl und des Gewichts der Stimmen zugunsten der arbeitsschutzfreundlichen Lösung

---

129) Daß auch der Unternehmer von seinen Fahrern deren Bereitschaft erwartet, zeigt sich darin, daß er es niemals einem Fahrer erlaubte, nach seiner Ablösung den Lastzug zu verlassen, um mit einem PKW per Anhalter schneller zum Zielort zu gelangen. Deshalb ist es nicht richtig, die Erholung als den einzigen Zweck der Kabinenzeit anzusehen (so aber ArbG Hamburg, ARSt 16, Nr. 224). Sie bleibt zwar Hauptzweck, daneben steht aber die Bereitschaft.

130) Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 85; Fechner a.a.O., S. 86; Frey a.a.O., S. 11; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 56 f.; Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 2c, S. 49; ders., Betrieb 56, 161 ff.; ders., RdA 59, 275; Matthes, RdA 60, 102; Kraft, Arbeit und Recht 60, 355; Farthmann, AR-Blattei, D Arbeitszeit I B, C III 3d; Bundesminister für Arbeit, Schreiben vom 11.2.56 an die Arbeitsminister und Senatoren für Arbeit der Länder, abgedruckt bei Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 29

131) U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO; früher schon im selben Sinne AG Berlin-Tiergarten, U. v. 12.12.55, Arbeitsschutz 56, 78 ff.

kaum zu erwarten ist. Auch beim BAG ist nach der gesamten Tendenz seiner Rechtsprechung zur Arbeitsbereitschaft [132] mit keinem abweichenden Urteil zu den Kabinenzeiten zu rechnen.

Abschließend sind noch die Zeiten zu untersuchen, die ein Fahrer in der Kabine des stehenden Fahrzeugs verbringt [133]. Dabei handelt es sich dann und so lange um Arbeitsruhe, wie der Fahrer aus freiem Entschluß in seinem Fahrzeug bleibt, um sich dort auszuruhen, oder anderweitig zu beschäftigen, denn für die Qualifikation der Arbeitsruhe ist es uninteressant, wie der Fahrer sie tatsächlich nützt [134]. Nur in den seltenen Fällen, wo ein Fahrer auf ausdrückliche Anordnung oder aus betrieblichen Erfordernissen gezwungen ist, das stehende Fahrzeug nicht zu verlassen, ist er mindestens arbeitsbereit, da er für betriebliche Zwecke örtlich gebunden ist [135].

Am Ende der Prüfung ergibt sich folgende allen Fällen gerecht werdende Definition der Arbeitsbereitschaft für Kraftfahrer: Arbeitsbereitschaft liegt dann und so lange vor, wie sich einerseits die Leistung eines Fahrers in der bloßen Bereitschaft für Zwecke des Betriebes erschöpft, der Fahrer aber anderseits in Bezug auf seinen Aufenthaltsort oder seine Betätigung nicht Herr seiner Zeit ist.

---

132) Z.B. U. v. 26.2.58, AP Nr. 3, zu § 7 AZO; U. v. 23.11.60, AP Nr. 6 zu § 12 AZO.

133) Solche Fälle sind nicht selten, da auf diese Weise die Spesen gespart werden.

134) Immerhin entfällt im stehenden Fahrzeug der größte Teil der geschilderten Belästigungen während der Fahrt.

135) Ein solcher Fall läge etwa dann vor, wenn die Ladung so gefährlich oder so wertvoll wäre, daß immer jemand bei dem Fahrzeug bleiben müßte oder wenn das Fahrzeug mit Telefon oder Sprechfunk ausgestattet wäre und eine Nachricht erwartet werden müßte. Hier wird jeweils eine Leistung für den Betrieb erbracht, die mindestens in einer Bereitschaft bei örtlicher Bindung besteht. Daher können diese Zeiten, selbst wenn der Fahrer schlafen darf, nicht der Arbeitsruhe zugeordnet werden. Dieselbe differenzierende Auffassung findet sich in dem geplanten Europäischen Abkommen über die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen, Art. 6 Abs. 2; s. hierzu unten A V 2, S. 77 . Dagegen einheitlich für Arbeitsruhe Matthes, RdA 60, 102. Dahingestellt bleibt die Frage bei BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO.

b) Gesetzliche Regelung

Die Arbeitsbereitschaft unterliegt keinen anderen Grenzen als die Arbeitszeit selbst. Tritt sie regelmäßig und in erheblichem Umfang auf, dann kann das Gewerbeaufsichtsamt gemäß § 8 Abs. 2 AZO vorübergehend eine verlängerte Arbeitszeit zulassen.

c) Grenze tarifvertraglicher Verlängerung

Die Höchstgrenze ergibt sich auch hier aus der möglicherweise nach § 7 Abs. 2 AZO verlängerten Arbeitszeit, die in vollem Umfang aus Arbeitsbereitschaft bestehen kann.

8. RUHEPAUSE

a) Definition

Die Ruhepause ist als Teil der Arbeitsschicht eine mindestens viertelstündige (Nr. 51 Satz 2 AVAZO) Zeit der Arbeitsruhe, die in erster Linie der Erholung durch Beruhigung und Wiederauffrischung der Muskeln und Nerven dienen und eine vorzeitige Überanstrengung verhindern soll [136]. Daneben dient sie jedoch gerade im Kraftfahrerberuf auch der freien Persönlichkeitsentfaltung [137]. Schon deshalb ist es erforderlich, daß der Fahrer während ihrer Dauer nicht nur nicht (auch nicht mit Arbeitsbereitschaft) beschäftigt wird [138], sondern daß er auch nicht an seinem Arbeitsplatz festgehalten wird [139]. Von der Ruhezeit

---

136) So z.B. Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 72.

137) Es darf nicht verkannt werden, daß besonders im Omnibusgelegenheitsverkehr und im Güterfernverkehr die auf ein Minimum verkürzten Ruhezeiten durch häufige betriebsbedingte Pausen von oft mehreren Stunden Dauer mindestens teilweise ausgeglichen werden sollen.

138) So § 12 Abs. 2 Satz 1 AZO.

139) Ein Betrieb, der nicht mindestens 15 Minuten lang auf die Anwesenheit seines Fahrers im oder direkt beim Fahrzeug verzichten kann (ganz seltener Ausnahmefall) verlangt eben ununterbrochen eine Leistung von dem Fahrer. Ganz abgesehen davon setzt auch eine echte Erholung besonders der Nerven eine innere Lösung von der Arbeit voraus, die häufig

unterscheidet sich die Pause daher nur durch ihre kürzere Dauer [140].

Eine weitere allgemein anerkannte [141] Voraussetzung von Ruhepausen ist die, daß ihr Beginn und ihre Dauer vor Schichtbeginn festgelegt und dem Arbeitnehmer bekannt sind [142]. Im Straßenverkehrsgewerbe, als einem nicht an einen festen Betrieb gebundenen, in aller Regel auch ohne festen Fahrplan arbeitenden Gewerbezweig herrschen gegenüber den stehenden Gewerbebetrieben so grundlegende Unterschiede in der Arbeitseinteilung, daß hier eine starre Pausenregelung undurchführbar ist [143].

Die Pausen müssen vielmehr zeitlich und örtlich so genommen werden, wie sie sich aus dem Betriebsablauf ergeben [144]. Erforderlich ist jedoch, daß der Fahrer bei Beginn der Pause weiß, daß es sich um eine solche handelt

---

dann fehlen wird, wenn man gezwungen ist, am Arbeitsplatz zu verweilen. Dagegen hat natürlich eine Pause, wer in seiner arbeitsfreien Zeit freiwillig sein Fahrzeug nicht verläßt. Weiteres zur Abgrenzung von Arbeitsbereitschaft und Arbeitsruhe mit Nachweisen, s.oben A II 7 a aa, S. 32 ff. Wie hier ausdrücklich Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 20; A. Wolf, Der Arbeitsschutz, S. 11; grundsätzlich auch Dennecke, Kommentar, § 2 Anm. 10; anders nur für Kraftfahrer a.a.O., § 9 Anm. 7 ohne Angabe von Gründen. In gleicher Weise behauptet Koch (Blätter für Steuerrecht, Sozialversicherung und Arbeitsrecht 1952, 171) einen vom arbeitsrechtlichen Begriff abweichenden Pausenbegriff bei Kraftfahrern, wonach hier die freie Verfügung über Person und Zeit fehlen dürfe. Ein Grund hierfür ist nicht genannt. Es gibt auch keinen.

140) Zur Grenzziehung vgl. unten A II 9a, S. 51

141) Vgl. z.B. Matthes, RdA 60, 103.

142) Nur dann läßt sich über eine Pause wirklich frei verfügen.

143) Man stelle sich den Omnibusfahrer vor, dessen Reisegesellschaft an einem bestimmten Ort mittagessen möchte und der wenige Kilometer vorher anhielte, um seine vorgeschriebene Pause zu nehmen oder der die ihm während des Essens seiner Fahrgäste zur Verfügung stehende Zeit nicht ausnützte, sondern seine auf später festgesetzt Pause dann nähme, wenn die Gäste weiterfahren wollten. Dasselbe gilt für den LKW-Fahrer, der kurz vor dem Zielort noch die vorgeschriebene Pause einlegen wollte.

144) So auch Schmidt, AZO, § 12 Anm. 7; Bedenken bei Fechner a.a.O., S. 83 f.

und wie lange sie dauert [145]. Diese berufsbedingte Erschwernis findet ihr Korrektiv in der Pflicht des Kraftfahrers, stets dann eine Pause einzulegen, wenn dies zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderlich ist [146].

Bei der klaren Grenzziehung zwischen Arbeitsbereitschaft und Arbeitsruhe besonders im Schrifttum befremdet es, daß die als herrschend zu bezeichnende Ansicht keine Bedenken trägt, einer Austauschbarkeit von Pausen und Arbeitsbereitschaft zuzustimmen. Dabei gehen einige offenbar von der Ansicht aus, daß im rollenden Fahrzeug verbrachte Arbeitsunterbrechungen echte Ruhepausen sein könnten [147], während andere in dem Fehlen echter Pausen dann keinen Verstoß gegen die AZO sehen, wenn dafür in mindestens der für die Pausen vorgeschriebenen Zeit Arbeitsbereitschaft anfalle [148].

Beide Auffassungen sind unhaltbar. Im rollenden Fahrzeug können schon deshalb keine Ruhepausen gewährt werden, weil solche Zeiten keine ausreichende Erholung bieten [149]. Im übrigen sprechen unüberwindliche dogmatische Bedenken dagegen, denselben Lebenssachverhalt zugleich als Pause und als Arbeitsbereitschaft anzusehen, denn § 2 Abs. 1 AZO setzt die Pausen eindeutig gegen die Arbeitszeit ab, und Nr. 50 Satz 2 AVAZO erklärt ebenso

---

145) So RAG, U. v. 23.11.39, ARS 37, 457 ff. (461 f.); Maus, Handbuch, § 2 AZO, Erl. 24.

146) So Nr. 51 Satz 1 AVAZO und § 15a Abs. 3 StVZO. Der Kraftfahrer darf danach, wann es ihm erforderlich scheint und so lange, wie er es für nötig hält, Pausen einlegen. Erfahrungsgemäß tun die Fahrer dies nicht oder zu spät. Daher haben feste, rechtzeitig einzulegende Pausen meist einen höheren Erholungswert (a.A. Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 6). Daß auch ungelegene und unwillkommene, insbesondere überlange Pausen Ruhepausen bleiben, ist bereits gesagt. Vgl. oben A II 7a aa, S. 35 Anm. 105.

147) So ausdrücklich ArbG Hamburg, U. v. 15.10.54, ARSt 13 Nr. 582; Frey a.a.O., S. 15 und auch BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO mit der Begründung, man könne sich auch im rollenden Fahrzeug erholen. Gegen diese Ansicht schon Schmidt, AZO, § 12 Anm. 7.

148) So besonders Nipperdey, Gutachten a.a.O., S. 88; ähnlich Dennecke, Gutachten a.a.O., S. 74. Bedenken dagegen bei Fechner a.a.O., S. 38. Nipperdey bezeichnet seine Ansicht als Gesetzesauslegung und begründet sie damit, daß ein Fahrer, der längere Wartezeiten gehabt habe, eine Ruhepause zur Erholung nicht mehr nötig habe.

149) Vgl. dazu oben A II 7 a bb, S. 36 ff.

eindeutig die Arbeitsbereitschaft zur Arbeitszeit. Jede Definition der Ruhepause oder der Arbeitsbereitschaft, die es zuläßt, daß sich beide Erscheinungen decken, verstößt daher notwendig gegen das Gesetz [150]. Daß Zeiten der Arbeitsbereitschaft auch nicht geeignet sind, die vorgeschriebenen Pausen zu ersetzen, zeigt sich an der Neufassung des § 15a Abs. 3 StVZO und an § 7 Abs. 2 AZO. In § 15a Abs. 3 ist der Begriff der "Unterbrechung" deshalb durch den der "Pause" ersetzt worden, weil der Verordnungsgeber es gerade nicht als ausreichend erachtet hat, daß echte Ruhepausen durch Zeiten der Arbeitsbereitschaft ersetzt werden könnten [151], und aus § 7 Abs. 2 AZO folgt, daß Zeiten der Arbeitsbereitschaft für das Arbeitszeitrecht unbeachtlich bleiben sollen, solange sie nicht die dort genannten Voraussetzungen erreichen und daß auch dann ihr durchaus erkannter Erholungswert nur zu Arbeitszeitverlängerungen berechtige [152].

b) Gesetzliche Regelung

Auch für Kraftfahrer gilt die allgemeine Pausenvorschrift des § 12 Abs. 2 AZO. Danach sind bei Arbeitszeiten von über 6 Stunden mindestens eine halbstündige oder zwei viertelstündige Ruhepausen zu gewähren. Es versteht sich von selbst, daß die vorgeschriebenen Mindestpausen nicht am Beginn oder am Ende einer Schicht liegen dürfen [153]. Diese Pausen-

---

150) So geht es auch nicht an, etwa die Kabinenzeit zur gesetzlichen Mindestzeit als Pause, im übrigen als Arbeitsbereitschaft zu deklarieren. Denn wenn die Voraussetzungen der Arbeitsbereitschaft vorliegen, dann herrscht diese auch so lange, bis sich der Sachverhalt ändert.

151) So Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 5 Anm. 6, S. 52; vgl. oben zu A II 4a Anm. 55, S. 21. Wenn nun Zeiten der Arbeitsbereitschaft Pausen ersetzen könnten, dann wäre der Zweck der Neufassung deshalb nicht erreicht, weil die doppelt besetzten Fahrzeuge wieder nicht gezwungen wären, spätestens dann eine halbe Stunde anzuhalten, wenn jeder Fahrer 4 1/2 Stunden gelenkt hat.

152) Wenn man sie daneben auch noch als Pausenersatz zuließe, dann verwertete man ihren Erholungswert doppelt, was sowohl dem Sinn als auch dem Wortlaut der gesetzlichen Regelung widerspricht und daher auch nicht im Wege der Auslegung gewonnen werden kann.

153) So Schmidt, AZO, § 12 Anm. 7. Pausen, die eine Schicht einleiten oder beenden gibt es schon begrifflich nicht. Aber auch wenn pro forma

regelung geht offensichtlich nur vom 8-Stunden-Tag aus und übersieht dabei, daß die vorgeschriebenen Ruhepausen für längere Arbeitszeiten keinen ausreichenden Schutz der Arbeitnehmer vor einer Überanstrengung mehr gewähren. Daher ergibt sich schon aus der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers bei längeren als 8stündigen Arbeitszeiten auch eine längere Mindestpausendauer [154]. Diese muß spätestens bei einer Arbeitszeit von 10 Stunden eine volle Stunde erreichen. Man wird diese Ergänzung der unvollständigen Gesetzesbestimmung als geltendes Recht betrachten müssen [155].

Die Regelung des § 12 AZO überschneidet sich teilweise mit den besonderen Pausenvorschriften für Kraftfahrer in § 15a Abs. 3 StVZO und in Nr. 51 AVAZO. Danach ist die Fahrzeit durch Pausen von solcher Dauer zu unterbrechen, daß die zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderliche Erholung gewährleistet ist. Diese Generalklausel wird dadurch präzisiert, daß eine ununterbrochene Lenkungszeit [156] spätestens nach 4 1/2 Stunden durch eine Ruhepause von mindestens einer zusammenhängenden halben Stunde zu unterbrechen ist [157]. Die Vorschriften des § 12 Abs. 2 AZO einerseits und der Nr. 51 AVAZO bzw. des § 15a Abs. 3 StVZO andererseits gelten unabhängig voneinander, müssen also auch unabhängig voneinander eingehalten werden, soweit sie zusammen zutreffen [158].

---

noch kurze Arbeitszeiten vorgeschaltet oder angehängt werden, können derartige Pausen nicht auf die Mindestpausendauer angerechnet werden.

154) So Dennecke, Kommentar, § 12 Anm. 11; Schmidt, AZO, § 12 Anm. 7; Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 64.

155) Es fehlt jedoch die Strafbewehrung, da diese gegen den Grundsatz "nulla poena sine lege scripta" verstieße.

156) Dazu oben A II 4a, S. 20

157) Nicht erfaßt von dieser Regelung sind nur die nicht der AZO unterfallenden Fahrer der nicht unter § 15a Abs. 1 fallenden Fahrzeuge, also z.B. selbstfahrende Taxiunternehmer.

158) Beispiele hierfür: Ein Mietwagenfahrer fährt 8 Stunden mit einer viertelstündigen Pause nach 4 Stunden. Diese unterbricht zwar die Lenkungszeit, reicht aber nach § 12 AZO nicht aus. Ein LKW-Fahrer fährt 9 Stunden mit 4 Pausen von je 15 Minuten. Er hat § 12 AZO erfüllt, aber eine zu hohe ununterbrochene Lenkungszeit. Schwierig ist die Situation für Linienbusfahrer mit geringem Haltestellenabstand.

c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung

Die Mindestpausen des § 12 Abs. 2 AZO sind so knapp bemessen, daß eine an sich nach Nr. 53 AVAZO zulässige Kürzung an dem Grundgedanken des Arbeitsschutzes scheiterte. Die Regel der Nr. 51 Satz 4 AVAZO, wonach spätestens auf eine 4 1/2stündige ununterbrochene Lenkungszeit eine Ruhepause von einer halben Stunde folgen müsse, ist wegen der unabdingbaren Vorschrift des § 15a Abs. 3 Satz 1 StVZO nur noch für die Lenker der nicht von § 15a Abs. 1 StVZO erfaßten Fahrzeuge, dann allerdings ohne feste Begrenzung, abänderbar (Nr. 53 AVAZO) [159].

9. RUHEZEIT

a) Definition

Ruhezeit ist eine zwischen zwei Schichten liegende ununterbrochene Zeit der Arbeitsruhe, in der keine Inanspruchnahme durch den Betrieb zulässig ist, und der Fahrer Betätigungs- und Bewegungsfreiheit genießt [160]. Unklar ist die Abgrenzung der Ruhezeit gegenüber der Ruhepause [161]. Der Unterschied kann

---

Sie müssen zwar nach § 15a Abs. 3 Satz 3 StVZO nach 4 1/2-stündiger ununterbrochener Lenkungszeit keine Pause von einer halben Stunde mehr einlegen, wenn ihre Schicht zu mindestens einem Sechstel aus über 8-minütigen Arbeitsunterbrechungen (auch Arbeitsbereitschaft!) besteht. Das befreit jedoch nicht von den Pausen nach § 12 Abs. 2 AZO und der halbstündigen Pause nach 4 1/2stündiger ununterbrochener Lenkungszeit gemäß Nr. 51 Satz 4 AVAZO (so § 15a Abs. 5 StVZO). Die Lenkungszeit kann jedoch schon durch Ruhepausen von mindestens einer Viertelstunde Dauer unterbrochen werden, wenn diese vor Ablauf von 4 1/2 Stunden eingelegt werden (Nr. 51 Satz 2 und 3 AVAZO).

159) Daß die Pausenvorschriften durch Tarifvertrag verschärft werden dürfen, daß insbesondere auch längere Mindestpausenzeiten verlangt werden dürfen, ist klar.

160) Dazu sowie über die Zwecke der Ruhezeit (Erholung und Entfaltung; vgl. dazu weiter Fechner aaO., S. 4 ff.) s. oben A II 7a, S. 29 ff. Über auswärts zu verbringende Ruhezeiten s. oben A II 7a aa, Anm. 105, S. 35. Über Rufbereitschaften oben A II 7a, S. 32.

161) Das Problem taucht im Verkehrsgewerbe deshalb auf, weil sich hier

nur in der verschieden langen Dauer gesehen werden. Da es sich allein um eine Frage der Terminologie handelt [162], führt zu einer klaren Lösung nur der eine Weg, alle Zeiten der Arbeitsruhe, die nicht die für eine Ruhezeit vorgeschriebene Mindestdauer erreichen, als bloße Pausen zu bezeichnen, die mit den davor und danach liegenden Arbeitszeiten zusammen in eine Schicht fallen [163]. Die heute in der Praxis besonders der Gewerbeaufsichtsämter vielfach übliche Grenzziehung bei 6 Stunden (darüber Ruhezeit, darunter Ruhepause) ist unbegründet und arbeitsschutzrechtlich untragbar [164].

b) Gesetzliche Regelung

Für Kraftfahrer im Verkehrsgewerbe [165] verlangen § 12 Abs. 1 AZO, Nr. 52 AVAZO Ruhezeiten von mindestens 10 Stunden [166]. Eine

---

häufig langdauernde betriebsbedingte Zeiten der Arbeitsruhe ergeben. Beispiele: Ein Omnibusfahrer setzt die Betriebsausflugsgäste zum "gemütlichen Teil" ab und muß erst nach 6 oder 8 Stunden wieder zur Rückfahrt bereit sein. Ein Fernfahrer wird nach der Ankunft am Zielort bis zur Rückfahrt für 5 oder 7 oder 9 Stunden beurlaubt. Lange Pausen oder kurze Ruhezeiten?

162) Arbeitsschutzrechtlich ist es egal, wie man eine 6stündige Zeit der Arbeitsruhe bezeichnet. Es geht darum, ob bei Verstößen die Bestrafung auf die Unterschreitung der Mindestruhezeit gestützt wird oder auf eine Überschreitung der Höchstschichtzeit, in die auch die lange Zeit der Arbeitsruhe als Pause fiele. Beispiel: Omnibusfahrer hat Arbeitszeit von 9 Stunden, Ruhe von 7 Stunden, Arbeit von 9 Stunden. Unterbricht die Arbeitsruhe als zu kurze Ruhezeit die Schicht oder ist sie als lange Ruhe Teil der mit 25 Stunden zu langen Schicht?

163) Eine Schicht dauert damit von einer Mindestruhezeit zur nächsten. Unzulässig kurze Ruhezeiten sind begrifflich ausgeschlossen. Arbeitsschutzrechtlich bessere Ergebnisse ergäben sich zwar, wenn man jeweils danach fragte, ob eine Zeit der Arbeitsruhe die Funktion einer Ruhezeit erfüllen könne. Dabei müßten aber so viele Umstände des Einzelfalles berücksichtigt werden, daß sich ein solcher Aufwand um eine terminologische Frage nicht lohnte. Die hier vertretene Abgrenzung ist gröber, aber noch funktionsgerecht und vor allem praktisch.

164) Eine Arbeitsruhe von 6 Stunden kann niemals die Funktion einer Ruhezeit erfüllen. S. hierzu noch unten A III 1b, S. 59 f.

165) Anders also z.B. für Fahrer im Werkverkehr (11 Stunden).

weitere Verkürzung kann das Gewerbeaufsichtsamt bei Nachweis eines dringenden Bedürfnisses zulassen (§ 12 Abs. 1 Satz 3 AZO).

Die Fahrer der in § 15a Abs. 1 StVZO genannten schweren Fahrzeuge müssen, soweit sie nicht der AZO unterfallen (selbstfahrende Unternehmer) im Interesse der Verkehrssicherheit dieselben Mindestruhezeiten zwischen zwei Schichten einhalten wie die in einem Arbeitsverhältnis stehenden Kraftfahrer (§ 15a Abs. 6 StVZO).

c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung

Die Ruhezeit kann gemäß Nr. 53 AVAZO bis zu der zahlenmäßig nicht allgemein feststehenden Grenze verkürzt werden, wo sie eben noch die Funktion einer Ruhezeit erfüllen kann [167]. Eine solche Regelung ist dann entsprechend auch auf selbstfahrende Unternehmer als Lenker schwerer Fahrzeuge anwendbar (§ 15a Abs. 6 StVZO).

10. FREIE TAGE

a) Definition

Als "freier Tag" wird eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden bezeichnet, die nicht mit dem Kalendertag übereinzustimmen braucht [168].

---

166) Den Bedürfnissen des Verkehrsgewerbes angemessen ist es, daß diese Ruhezeit nach Nr. 52 AVAZO nur noch "zwischen zwei Schichten" und nicht mehr "nach der täglichen Arbeitszeit" (§ 12 AZO) liegen muß. Es sind also z.B. Schichten von 0 - 7 Uhr und von 17 - 24 Uhr am selben Tag zulässig.

167) Hierfür kommt es vor allem auf die Dauer und die Ausgestaltung der durchschnittlichen Schicht und auf das Vorhandensein einer Schlafkabine an.

168) So BAG, U. v. 16.5.57, AP Nr. 1 zu § 12 AZO. Freie Tage werden Kraftfahrern zum Ausgleich für die sonst allgemein anerkannte Sonntagsruhe (vgl. hierzu Nipperdey, Gutachten aaO., S. 90) gewährt, die im Verkehrsgewerbe nach § 105i GewO nicht vorgeschrieben ist.

b) Gesetzliche Regelung

Das Gesetz kennt den Begriff "freier Tag" nicht. Es umschreibt ihn in Nr. 52 AVAZO mit "ununterbrochene Ruhezeit von mindestens ..." und bestimmt, daß innerhalb zweier Wochen zwei solche Ruhezeiten von mindestens 36 und 24 Stunden liegen müssen.

c) Grenze tarifvertraglicher Verkürzung

Auch die freien Tage als Sonderformen der Ruhezeit unterliegen der Abänderungsbefugnis der Tarifpartner nach Nr. 53 AVAZO. Eine feste Grenze ist nicht ausdrücklich normiert, ergibt sich jedoch aus dem Sinn der Einrichtung als Sonntagsersatz. Danach sind innerhalb von zwei Kalenderwochen mindestens zwei Freizeiten von je 24 Stunden Dauer zu gewähren [169], die mit einem Kalendertag nicht übereinzustimmen brauchen.

III. TARIFVERTRAGLICHE ARBEITSZEITVEREINBARUNGEN

1. TARIFVERTRÄGE FÜR DEN GÜTERFERNVERKEHR

a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt

Außer im Saarland [1] und in Berlin [2] gilt für alle anderen überwiegend im Güterfernverkehr tätigen Kraftfahrer der Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelfernverkehr vom 1.2.1963 (BMT Fernverkehr).

---

169) Dies erfordert die Gleichstellung mit anderen gewerblichen Arbeitnehmern, für die der Sonntag zu 24 Stunden arbeitsfrei ist (§ 105b Abs. 1 Satz 3 GewO). Der Charakter der freien Tage als Sonntagsersatz verbietet es auch, sie länger als um höchstens eine Woche aufzuschieben.

1) MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der privaten Verkehrsbetriebe vom 5.11.1957
2) MTV für alle Kraftfahrer und Beifahrer im Güterfernverkehr vom 15.5.1963

Dabei handelt es sich um den einzigen Bundesmanteltarifvertrag für das private Straßenverkehrsgewerbe, der seit 1.1.63 den BMT Fernverkehr vom 25.11.1957 abgelöst hat [3]. Er gilt fast ausnahmslos für die über 30 000 Fernfahrer, da nur wenige der ca. 12 500 Unternehmer nicht tarifgebunden sind [4]. Für allgemeinverbindlich ist er jedoch nicht erklärt [5].

Der BMT Fernverkehr sieht verschieden hohe Arbeits-, Schicht- und Ruhezeiten für drei Fälle vor: 1) Das Fahrzeug ist mit einem Fahrer besetzt. 2) Das Fahrzeug ist mit zwei Fahrern besetzt und hat keine Schlafkabine. 3) Das Fahrzeug ist mit zwei Fahrern besetzt und mit einer Schlafkabine ausgerüstet. In der folgenden Tabelle sind die höchstmöglichen Lenkungs-, Arbeits- und Schichtzeiten und die Mindestruhezeiten zusammengestellt, die sich ohne Verstöße gegen den Tarifvertrag erreichen lassen. Zum Vergleich sind auch die aus der gesetzlichen Regelung folgenden Werte mit angegeben, wobei alle außer den tarifvertraglichen Verlängerungsmöglichkeiten berücksichtigt sind:

---

3) Mit dem Abschluß eines einheitlichen BMT sollte die überregionale Bedeutung des Güterfernverkehrs und die besondere Eigenart des Fernfahrerberufs, der sich überwiegend fern von der Heimat, der Familie und dem Betrieb abspielt, anerkannt werden. Vgl. dazu und zur Vorgeschichte des BMT Fernverkehr 1957 Voß, aaO., S. 9 ff.

4) Zu den Zahlen vgl. Steldinger, Organisation, Umfang und Bedeutung des Straßengütertransportes in der Bundesrepublik einschl. West-Berlin, S.

5) Daher besteht nur für tarifgebundene Arbeitnehmer (das ist schätzungsweise die Minderheit) eine Pflicht zur Mehrarbeit im Rahmen der verlängerten Arbeitszeiten. S. hierzu Nipperdey in Hueck-Nipperdey, Bd. 2 § 15 II 5 f., S. 203; Nikisch, Arbeitsrecht, Bd. 2, S. 315 f.

L = Lenkgszt A = Arbeitszt S = Schichtzt R = Ruhezeit	Schicht				Woche				Doppelwoche			
	L	A	S	R	L	A	S	R	L	A	S	R
Gesetzl. Regelung	8	10	12	10	54	70	84	84	108	131	156	180
BMT 1 Fahrer	9[x]	11	12	10[xx]	54	70	84	84	108	124	162	174
BMT 2 Fahrer ohne Kabine	9[x]	22	24	10[xx]	54	70	120	48	108	124	212	124
BMT 2 Fahrer mit Kabine	9[x]	22	24	8[xx]	54	89	128	40	108	163	226	110

x zweimal wöchentlich 10
xx zweimal wöchentlich auf Fernfahrt 6

Bemerkungen zur Tabelle:

Der BMT-Fernverkehr ist mit den Werten zitiert, die ab 1.1.1964 gelten. Er sieht einen stufenweisen Abbau der Arbeitszeiten vor. In der ab 1.1.1965 erreichten Endstufe wird die Arbeitszeit in der Doppelwoche noch um 4 Stunden kürzer sein.

Die genannten Zahlen ergeben sich nur teilweise unmittelbar aus dem Text. Oft sind sie errechnet. Dazu ist folgendes zu sagen: Für Alleinfahrende und Fahrer in kabinenlosen Fahrzeugen ist nur die Doppelwochenarbeitszeit genannt (§ 3). Die Arbeitszeit für die Doppelwoche zu nennen, hat nur dann einen Sinn, wenn sie auf die beiden Wochen ungleich verteilt werden kann. Das ist nicht ausdrücklich gesagt, doch wird man davon ausgehen müssen. Nun könnte man, da für die Woche keine Grenze genannt ist, davon ausgehen, daß in einer Woche so viel von der Doppelwochenarbeitszeit abgeleistet werden dürfe, wie dies ohne Verstoß gegen andere Bestimmungen möglich sei (das wären bei Alleinfahrern 77 Stunden und bei zwei Fahrern 95 Stunden). Schon aus den für Fahrer in doppelt besetzten Kabinenfahrzeugen genannten Grenzen (§ 4 Abs. b) ergibt sich, daß auch das nicht gewollt sein kann.

Daher ist hier davon ausgegangen worden, daß zwar eine ungleichmäßige Verteilung der 124 Stunden gewollt sei, daß aber in einer einzelnen Woche die gesetzlich bestimmte Höchstgrenze von 70 Stunden nicht überschritten werden dürfe.

Die obersten Schichtgrenzen bzw. die Mindestruhezeiten ergeben sich aus den freien Tagen und den zwischen den höchstzulässigen Einzelschichten erforderlichen Mindestruhezeiten. Beispiele: Mindestruhezeit für Zweierbesatzung in einem Fahrzeug mit Schlafkabine: 3 Schichten von je 24 Stunden, dazwischen Ruhezeiten von 8 Stunden, Schicht von 24 Stunden, freier Tag von 24 Stunden, 4 Schichten von 24 Stunden, dazwischen Ruhezeiten von 8 Stunden, Schicht von 24 Stunden, freier Tag von 30 Stunden, Schicht von 10 Stunden; ergibt zusammen 110 Stunden Ruhezeit bei 226 Stunden Schichtzeit. (Da die "Restschichtzeit" von 10 Stunden in der folgenden Doppelwoche eine Ruhezeit verlangt, können auf längere Dauer gesehen nur 223 Schichtstunden bei 113 Stunden Ruhezeit geleistet werden). Wöchentliche Mindestruhezeit für Fahrer in doppelt besetztem Fahrzeug ohne Kabine: 5 Schichten von je 24 Stunden, dazwischen Ruhezeiten von 10 Stunden, nach der letzten Schicht jedoch nur noch 8 Ruhestunden (Ruhezeit muß in folgender Woche fortgesetzt werden; freie Tage können beide in einer Woche liegen); ergibt zusammen 120 Schichtstunden bei 48 Stunden Ruhezeit. (Da aber nur 70 Arbeitsstunden abgeleistet werden dürfen oder in der Doppelwoche nur 124 Arbeitsstunden auf 212 Schichtstunden kommen, ist dieses Beispiel sehr theoretisch, da jede Schicht zu über 40 % aus Ruhepausen bestehen müßte. Dagegen entspricht das erstgenannte Beispiel annähernd den tatsächlichen Verhältnissen).

Aus dem Inhalt des BMT Fernverkehr sei noch ausdrücklich genannt: Die Arbeitszeit in der Doppelwoche darf 124 Stunden nur um 39 Kabinenstunden übersteigen. Die Pausen müssen in Schichten bis zu 12 Stunden eine Stunde, in längeren Schichten 2 Stunden ausmachen. In jeder Doppelwoche müssen zwei freie Tage von mindestens 24 und 30 Stunden liegen. Die Lenkungszeit entspricht § 15a StVZO.

Der Berliner MTV unterscheidet sich vom BMT-Fernverkehr nur dadurch, daß er der Insellage Berlins Rechnung tragend eine um 7 Kabinenstunden verlängerte Doppelwochenarbeitszeit von 170 Stunden zuläßt. Einen völlig eigenen Charakter hat der im Saarland geltende MTV. Er unterscheidet zwischen Güter- und Möbelfernverkehr, dagegen nicht zwischen ein- und zweiköpfiger Besatzung. Über täglich 10 und wöchentlich

60 Stunden hinaus darf im Güterverkehr "bei Anfallen von Bereitschafts-, Warte- und Liegezeiten", im Möbelverkehr bei vorwiegendem Anfallen dieser Zeiten die tägliche Arbeitszeit auf 12 Stunden erhöht werden. Die Lenkungszeit beträgt höchstens 9 Stunden täglich. Die Mindestruhezeit von 10 Stunden darf nicht unterschritten werden.

b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen

Der BMT-Fernverkehr enthält neben unklaren [6] auch rechtlich zweifelhafte und unhaltbare Bestimmungen. Zweifelhaft ist die Wertung der Wartezeiten (§ 7). Sie sollen Arbeitsbereitschaft sein, wenn das Fahrzeug mit einem Fahrer besetzt ist. Dasselbe gilt bei doppelt besetzten Fahrzeugen für die ersten zwei Stunden; danach sollen Wartezeiten nur noch zu 50 % als Arbeitsbereitschaft bewertet werden. Eine Definition der Wartezeiten fehlt. Sollte der Begriff in dem hier verwendeten umfassenden Sinn verstanden sein, also auch Wartezeiten umfassen, in denen der Fahrer nicht frei über seine Zeit verfügen, sich also z.B. nicht von seinem Fahrzeug entfernen darf, dann wäre § 7 unhaltbar, da es den Tarifpartnern verwehrt ist, Arbeitsbereitschaft tarifvertraglich ganz oder teilweise zur Arbeitsruhe zu erklären. Was Arbeitsruhe und was Arbeitszeit ist, bestimmt allein der Gesetzgeber. Den Sozialpartnern ist es nur überlassen, die Dauer der einzelnen Zeitgruppen zu bestimmen [7]. Sollte dagegen die Bestimmung wie einige Omnibustarifverträge nur die Wartezeiten meinen, über die der Fahrer frei verfügen kann, die also Ruhepausen sind, dann wäre sie haltbar, wenn man sie als eine im Interesse der Arbeitnehmer liegende einschränkende Bestimmung über die Dauer der Arbeitszeit auslegte [8].

---

6) Unklar ist z.B. die bereits erwähnte Verteilung der Doppelwochenarbeitszeit auf die Einzelwochen (§ 3 Abs. a). Ungeklärt ist die arbeitszeitrechtliche Wertung der Kabinenzeit (§§ 3 Abs. b, 4) und der Liegezeiten (§ 8). So schon für den BMT 1957 Voß aaO., S. 22 f.; Böhm, RdA 59, 275; Matthes, RdA 60, 136; BayrObLG, U. v. 30.4.59, AP Nr. 6 zu § 7 AZO.

7) Vgl. oben A II 1b, S.10

8) Wenn es den Sozialpartnern freisteht, innerhalb gewisser Grenzen die Arbeitszeit frei zu bestimmen, dann muß es ihnen innerhalb der gesteckten Grenzen auch erlaubt sein, die Modalitäten der Arbeitszeitregelung und gewisse Bedingungen aufzustellen. Wenn sie die Grenzen der Doppelwochenarbeitszeit ebensogut bei 140 wie bei 170 Stunden

Unbedenklich sind die in der Doppelwoche zulässigen Arbeitszeiten, insbesondere auch die in doppelt besetzten Kabinenfahrzeugen zulässigen 163 Stunden, die bei der reichlich anfallenden Kabinenzeit noch verkraftet werden können [9]. Bereits hart an der Grenze des Erträglichen liegt dagegen die infolge ungleicher Verteilung der 163 Stunden in einer Woche zu erreichende Arbeitszeit von 89 Stunden. Sie ist arbeitsschutzrechtlich nur durch die folgende weniger belastende Woche zu verteidigen [10].

Unhaltbar sind jedoch die indirekt innerhalb einer Schicht zugelassenen Arbeitszeiten für Alleinfahrer von 11 Stunden [11] und von 22 Stunden [12] für die Fahrer doppelt besetzter Fahrzeuge ohne Schlafkabine. Im ersten Fall ist eine tägliche Arbeitszeit über 10 Stunden unzulässig, da bei alleinfahrenden Fernfahrern die Zeiten der Arbeitsbereitschaft auf die Dauer nie einen erheblichen Umfang einnehmen, sondern allenfalls gut 10 % der Arbeitszeit ausmachen [13]. Im zweiten Fall ist die Arbeitsbereitschaft zwar erheblich, doch kaum erholsam und jedenfalls nicht in der Lage, die durchschnittlich innerhalb von 22 Arbeitsstunden anfallenden 13 bis 14 Stunden reiner Arbeit auf das Maß einer erträglichen Belastung herabzumindern [14]. In diesem Fall sind überhaupt schon Schichtzeiten von 24 Stunden (§ 5) mit dem Gedanken des

---

hätten errichten können, dann konnte diese Grenze auch bei 163 Stunden gesetzt werden mit der Einschränkung, daß in diese Zeit auch die Wartezeiten oder ein Teil davon einzurechnen seien. Diesen Wartezeiten wird dadurch allerdings ihr Charakter als Ruhepausen nicht genommen

9) Unsubstantiierte Bedenken gegen die damals zulässigen 168 Stunden bei BAG, U. v. 22.2.61, AP Nr. 4 zu § 611 BGB - Mehrarbeitsvergütung -

10) Wer entgegen der hier vertretenen Ansicht die Verlängerungsbefugnis des § 7 Abs. 2 AZO als durch Nr. 50 Satz 4 AVAZO auf 12 Stunden täglich beschränkt ansieht, kann eine solche Wochenarbeitszeit nicht dulden; vgl. oben A II 3c bb, S. 17

11) 12 Stunden Schicht (§ 5) abzüglich einer Pausenstunde (§ 9 Abs. a).

12) 24 Stunden Schicht (§ 5) abzüglich zweier Pausenstunden (§ 9 Abs. a).

13) Im Ergebnis ebenso Herschel, Anmerkung zu BAG, U. v. 20.9.56, AP Nr. 2 zu § 7 AZO

14) Es kann davon ausgegangen werden, daß über § 7 Abs. 2 AZO, auch wenn dieser keine festen Grenzen hat, keine Belastung geduldet werden soll, die über die einer 10stündigen Vollarbeit im Ergebnis hinausgeht.

Arbeitsschutzes unvereinbar und daher unzulässig [15].

Die gefährlichsten und auffallendsten Verstöße des BMT Fernverkehr gegen arbeitsschutzrechtliche Mindestforderungen liegen darin, daß zu kurze Ruhezeiten zwischen den Schichten zugelassen werden und insgesamt viel zu wenig Ruhezeiten verlangt werden, so daß Wochenschichtzeiten möglich werden, die unter keinen Umständen auch nur noch diskutabel sind. Unhaltbar ist es, daß die Ruhezeiten zweimal wöchentlich bei Fernfahrten bis auf 6 Stunden gekürzt werden dürfen (§ 10 Abs. b). Auch wenn an anderen Tagen entsprechend längere Ruhezeiten zu gewähren sind, ändert dies nichts daran, daß 6stündige Zeiten der Arbeitsruhe niemals auch nur annähernd die Funktion einer Ruhezeit erfüllen können [16]. Schon bei der Normalruhezeit der Fahrer, bei denen Kabinenzeit anfällt, ist mit 8 Stunden die Grenze dessen erreicht, was im Einzelfall eben noch als Ruhezeit angesehen werden kann. Da über diese jeweils 8 Stunden hinaus innerhalb einer Doppelwoche nur noch zwei freie Tage von 24 und 30 Stunden verlangt werden (§ 11 Abs. a), können in diesem Zeitraum bei einer Gesamtruhezeit von nur 110 Stunden 226 Stunden Schichtzeit anfallen und auch im Durchschnitt einer längeren Zeit auf 113 Ruhestunden noch 223 Schichtstunden kommen. Damit könnte der Arbeitgeber über zwei Drittel der insgesamt vorhandenen Zeit verfügen, der Kraftfahrer dagegen nur noch über ein Drittel. Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß dies in einem sozialen Rechtsstaat, der dem Bürger die Entfaltung seiner freien

---

15) Die der Gesamtbelastung nach vertretbare Obergrenze läge bei 18, allenfalls noch bei 20 Stunden. Dagegen bestehen nicht die mindesten Bedenken gegen 24stündige Schichten beim Vorhandensein einer Schlafkabine. Die Erholungswirkung der Kabinenzeiten gleicht hier die Mehrbelastung der über 10 Stunden liegenden Vollarbeitszeit gut aus.

16) Dabei wird ausschließlich auf den Erholungszweck abgestellt. Von den 6 Stunden geht für Nahrungsaufnahme und die dringendsten hygienischen Bedürfnisse mindestens eine Stunde ab. Die für den Schlaf bestenfalls verbleibenden 5 Stunden reichen auch zu einer notdürftigen Erholung nicht aus und können daher auch nicht als Ruhezeit bezeichnet werden. Eine solche fehlerhafte Bezeichnung verdeckt nur die Tatsache, daß auf diese Weise in Wirklichkeit bei Alleinfahrern Schichten bis zu 48 Stunden (3 x 12 Stunden und 2 x 6 Stunden "Ruhezeit") und bei Zweierbesatzungen Schichten bis zu 84 Stunden (3 x 24 Stunden und 2 x 6 Stunden "Ruhezeit") zugelassen werden. Das geht in jedem Fall über das zulässige Maß der Belastung hinaus.

Persönlichkeit garantiert, selbst dann nicht rechtens sein könnte, wenn die gesamte Arbeitszeit nur aus Arbeitsbereitschaft bestünde. Eine solche Freizeit reichte nicht annähernd zum Ausschlafen, an freie persönliche Betätigung wäre nicht einmal zu denken [17]. Noch viel weniger haltbar ist die für Fahrer in doppelt besetzten Fahrzeugen ohne Schlafkabine erlaubte Schichtzeit von 212 Stunden in der Doppelwoche bei nur 124 Ruhestunden. Hier, wo schon die zugelassenen Schichtzeiten wegen ihrer übermäßigen Belastung unvertretbar sind, muß das Verhältnis von Schichtzeit zur Ruhezeit mindestens ausgeglichen sein, wenn die Ruhezeit ihre Zwecke einigermaßen erfüllen soll [18].

---

17) Auch bei der durch die Kabinenzeiten nicht übermäßig belastenden Schichtzeit erscheint auf die Dauer gesehen eine durchschnittliche tägliche Ruhezeit von 10 Stunden, also eine Wochenruhezeit von 70 Stunden die arbeitsschutzrechtlich erforderliche Mindestruhezeit zu sein.

18) Bei einem Vergleich des BMT-Fernverkehr mit seinem Vorgänger, dem BMT-Fernverkehr vom 25.11.57 ergibt sich, daß die Arbeitnehmer nach der neuen Regelung trotz der Arbeitszeitverkürzung um bisher 2 1/2 Stunden pro Woche wesentlich schlechter gestellt sind als nach der früheren Regelung. Damals war die Verkürzung der Ruhezeit auf 6 Stunden nur bei Zweierbesatzungen in Kabinenfahrzeugen erlaubt, heute für alle Fernfahrer. Damals war in § 2, 3b Abs. 3 BMT 57 eine wöchentliche Mindestruhezeit von 72 Stunden gefordert, so daß in der Woche höchstens 96 und in der Doppelwoche höchstens 192 Schichtstunden möglich waren gegenüber bis zu 128 und 226 Stunden heute. Der Unterschied ergibt sich daraus, daß heute nicht mehr 72 Stunden Ruhezeit pro Woche, sondern nur noch 78 Ruhestunden einschließlich der Ruhepausen (§ 10 Abs. c) gefordert werden. Diese Bestimmung ist völlig inhaltsleer. Sie besagt nur, daß nicht mehr als 90 (168 - 78) Arbeitsstunden wöchentlich zulässig seien. Die Arbeitszeit ist aber schon in § 4 Abs. b auf höchstens 89 Stunden festgesetzt. Über die Mindestruhezeit ist nichts ausgesagt. Da gerade die Schichtzeit, als die Zeit, die der Arbeitgeber in Anspruch nehmen kann, bei Fernfahrern viel schwerer ins Gewicht fällt als die darin enthaltene Arbeitszeit, handelt es sich bei dem neuen BMT-Fernverkehr um einen so bedeutenden sozialen Rückschritt, daß nur die Frage bleibt, ob die Gewerkschaft ÖTV diesen Schritt sehenden Auges getan hat oder ob den Tarifexperten ein schwerwiegendes Versehen unterlaufen ist. Beides wäre gleich unverständlich und unverzeihlich. (Eine schriftliche Anfrage beim Hauptvorstand der Gewerkschaft ÖTV blieb unbeantwortet).

Arbeitsschutzrechtlichen Bedenken begegnet schließlich die wirtschaftlich sinnvolle Regelung des § 10 Abs. e, wonach im Falle höherer Gewalt oder unvorhergesehener Verzögerung zur Erreichung des Bestimmungsortes die Fahrzeit verlängert und die Ruhezeit verkürzt werden könne, wenn die Verkehrssicherheit dies erlaube. Soweit es sich dabei um außergewöhnliche Fälle im Sinne des § 14 Abs. 1 AZO handelt, ist die Ruhezeitverkürzung unbedenklich, im übrigen ist sie unvertretbar, weil die Ruhezeiten allgemein an der untersten Grenze des Vertretbaren (oder darunter) liegen und weil die verspätete Erreichung des Bestimmungsortes nichts mit der dort zu gewährenden Ruhezeit zu tun hat, sondern nur mit der vorher anfallenden Arbeits- und Schichtzeit. In keinem Fall kann unter Berufung auf § 10 Abs. e BMT die durch § 15a StVZO gesetzte Grenze der Lenkungszeit erhöht werden [19].

Für den Berliner MTV gilt das zum BMT Gesagte [20]. Zum MTV Saar ist zu bemerken, daß die Verlängerungsmöglichkeit für die Arbeitszeit im Güterfernverkehr "bei Anfallen von Bereitschafts-, Warte- und Liegezeiten" (§ 2 Ziff. 4) nur im Rahmen des § 7 Abs. 2 AZO gilt, also nur dann, wenn diese Zeiten durchschnittlich 25 % der Arbeitszeit erreichen [21].

2. TARIFVERTRÄGE FÜR DEN GÜTERNAHVERKEHR

a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt

Die tarifvertraglichen Arbeitszeitvereinbarungen für Kraftfahrer im Güternahverkehrsgewerbe finden sich in Bezirks-Manteltarifverträgen,

---

19) Zu erwähnen ist noch, daß entgegen Knapp (Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 158) 2stündige Pausen innerhalb 24stündiger Schichten bei der erheblich anfallenden Arbeitsbereitschaft zum Schutze vor Übermüdung ausreichen.

20) Verstärkte Bedenken gelten der um 7 Stunden auf 170 Stunden in der Doppelwoche (bis 89 Stunden in der Woche) erhöhten Arbeitszeit. Sie liegt an der Grenze des eben noch Erträglichen.

21) Wenn im Möbelfernverkehr zur Arbeitszeitverlängerung vorwiegend Warte-, Liege- und Bereitschaftszeiten anfallen müssen, dann heißt das, daß sie die reine Arbeitszeit überwiegen müssen. Diese gegenüber § 7 Abs. 2 AZO an erschwerte Voraussetzungen geknüpfte Verlängerungsbefugnis ist zweifellos zulässig.

die jeweils innerhalb der einzelnen Bundesländer gelten [22]. Sie sind spärlich, weichen vom Gesetz nicht stark ab und stimmen in großen Zügen miteinander überein. Dies liegt daran, daß für den wesentlich geregelteren und meist an die üblichen Arbeitszeiten gebundenen Güternahverkehr die gesetzliche Regelung erheblich angemessener ist als für den Güterfernverkehr.

Bei der gesetzlichen Regelung verbleibt es im allgemeinen bezüglich der Schichtzeit (12 Stunden) der Ruhezeit (10 Stunden) und der freien Tage (24 und 36 Stunden pro Doppelwoche). Die Lenkungszeit wird in den meisten Ländern von 8 Stunden auf die nach § 15a StVZO höchstzulässige Zeit erhöht, und die Arbeitszeit wird unter im einzelnen unterschiedlich formulierten Voraussetzungen meist auf 10 Stunden täglich und 54 bis 60 Stunden wöchentlich festgelegt.

---

22) Am 1.1.1964 waren in Kraft:
In Baden-Württemberg: MTV für die Arbeiter der Spedition und des Güternahverkehrs vom 22.1.62 und gleichlautend für den Regierungsbezirk Südbaden: MTV für den Güternahverkehr vom 19.1.62
In Bayern: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Transport- und Fuhrgewerbes vom 18.10.61
in Berlin: MTV für alle gewerblichen Arbeitnehmer in Betrieben und Betriebsabteilungen des Güternahverkehrs u.a. vom 5.9.58
In Bremen: Tarifvertrag und Zusatzabkommen für alle invalidenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer in den Betrieben der Sparte Güternahverkehr und Spedition vom 7.11.61
In Hamburg: MTV für Lohnempfänger im Güternahverkehrs- und Speditionsgewerbe vom 27.3.63
In Hessen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Transport- und Verkehrsgewerbes vom 1.6.56 in der Fassung vom 6.7.59
In Niedersachsen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der Transport-, Speditions- und Lagereibetriebe vom 22.12.61
In Nordrhein-Westfalen: Bezirks-MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbes vom 14.3.62
In Rheinland-Pfalz: MTV für das private Verkehrsgewerbe vom 4.12.61 mit den Sonderregelungen für das Güternahverkehrsgewerbe u.a. (Anlage
Im Saarland: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der privaten Verkehrsbetriebe vom 5.11.57
In Schleswig-Holstein: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer (nur Güterverkehr) des Verkehrsgewerbes vom 7.12.59

b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen

Die in der kurzen Inhaltsübersicht genannten Werte über die üblichen Arbeitszeitbestimmungen sind allesamt unbedenklich. Anders ist dies bei einigen nicht genannten Sonderregelungen einzelner Tarifverträge. Da gibt es wieder Unklarheiten [23] und arbeitsschutzrechtlich Unvertretbares. Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß die Dauer der Arbeitsbereitschaft bei den einzelnen Fahrern sehr unterschiedlich ist, jedoch bestimmt bei keinem durchschnittlich 25 % der Arbeitszeit ausmacht. Daher liegen die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO nie vor, die tägliche Arbeitszeit darf 10 Stunden nicht übersteigen. Wo diese Möglichkeit eröffnet ist (Bremen, Zusatzabkommen; MTV Hamburg, § 2 Abs. 3), kann sie nur für die ganz seltenen Fälle ausgenützt werden, wo ein Nahverkehrsfahrzeug mit zwei Fahrern besetzt ist. Auch in solchen Fällen sind jedoch Schichten bis zu 24 Stunden [24] unzulässig, da sie das Maß der vertretbaren Belastung erheblich überschreiten [25]. An der mangelnden Erheblichkeit der Arbeitsbereitschaft scheitert auch der Versuch, bei unvorhergesehenen Verzögerungen über eine Arbeitszeitverlängerung auf 12 Stunden gemäß § 7 Abs. 2 AZO den Bestimmungsort noch zu erreichen [26].

---

23) Völlig konfus ist die Arbeitszeit in Bremen (§ 2) geregelt: Zum 8-Stunden-Tag darf eine weitere Stunde Ein- und Ausfahrzeit täglich treten (Abs. 2). Abs. 3 spricht aber von 24stündiger Fahrtdauer, in die 20 Arbeitsstunden fallen dürfen. Im Zusatzabkommen sind unter den Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO 12 weitere Arbeitsstunden pro Woche und täglich über 10 Stunden zugelassen. Was dabei gewollt ist, läßt sich nicht feststellen, kaum erraten. Ein weiteres Beispiel (§ 2 Abs. 4 MTV Hamburg): Pausendauer höchstens eine Stunde. "Diese Pausenzeit zählt nicht zur Arbeitszeit." Alle weiteren Pausen sollen also Arbeitszeit sein? Das verstieße gegen § 2 Abs. 1 AZO. Die Vorschrift ist haltbar, wenn man in ihr nur eine Begrenzung der Schichtdauer auf die höchstzulässige Arbeitszeit zuzüglich einer Stunde für Ruhepausen sieht. Die darüber hinaus anfallenden Pausen verkürzen die zulässige Arbeitszeit und sind wie diese zu bezahlen.

24) § 2 Abs. 4 MTV Nordrhein-Westfalen; § 2 Abs. 3 Tarifvertrag Bremen; § 5 Abs. 4 MTV Schleswig-Holstein

25) Die Höchstgrenze liegt wieder bei 18, allenfalls bei 20 Stunden.

26) So § 6 Abs. 1b MTV Bremen; § 5 Abs. 2b MTV Schleswig-Holstein; Anlage 2, Nr. 1 Abs. 3b zu § 3 MTV Rheinland-Pfalz. Eine solche Verlängerung ist demnach nur in einem außergewöhnlichen Fall des § 14 Abs. 1 AZO zulässig.

Soweit § 5 Abs. 6 MTV Schleswig-Holstein eine einmalige Ruhezeitverkürzung im Monat auf 6 Stunden in einem Fall des § 14 Abs. 1 AZO zuläßt, ist dies unbedenklich [27]. Soweit dazu allerdings auch die Fälle des § 5 Abs. 3 AZO ausreichen sollen, verstößt die Vorschrift gegen das Gesetz, da § 5 AZO nur Arbeitszeitverlängerungen zuläßt und da 6stündigen Zeiten der Arbeitsruhe nie der Charakter einer normalen Ruhezeit zukommt.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch, daß der MTV Saar die Höchstarbeitszeit ausnahmslos auf 54 Stunden wöchentlich festsetzt (§ 2 Ziff. 5), ab der 55. Wochenarbeitsstunde aber einen auf 50 % erhöhten Mehrarbeitszuschlag fordert (§ 7). Abgesehen von den seltenen Ausnahmefällen der §§ 5 Abs. 3, 6, 14 AZO handelt es sich ab der 55. Wochenarbeitsstunde um verbotene und für den Arbeitgeber strafbare Mehrarbeit. Trotzdem ist rechtlich gegen diese Vereinbarung nichts zu machen [28]. Sie zeigt aber deutlich die beschämende Einstellung beider Tarifvertragsparteien zum Arbeitszeitschutz. Für jeden Kenner der Verhältnisse ist es nämlich klar, daß die höheren Zuschläge keineswegs die Arbeitgeber vor der Anordnung verbotener Mehrarbeit abschrecken, sondern nur die Arbeitnehmer zur Leistung solcher verbotswidrigen Arbeit anreizen. Die Arbeitnehmer lassen sich auf diese Weise durch Prämien ihr Recht auf Arbeitsschutz von Arbeitgebern abkaufen, die bei ihren strafbaren Handlungen nicht ertappt zu werden hoffen.

---

27) Da gegenüber der gesetzlichen Regelung durch die zahlenmäßige Beschränkung und die weiteren Voraussetzungen (entweder vor oder nach der Ruhezeit 3 Stunden Arbeitsbereitschaft) eine Besserstellung der Arbeitnehmer erreicht ist.

28) Nach der durchaus herrschenden Lehre (vgl. z.B. BAG, U. v. 17.4.57, BAG 5, 93) ist die verbotene Mehrarbeit lohnrechtlich gleich zu behandeln wie die zulässige Mehrarbeit, weil der Arbeitnehmer, gegen dessen Interessen an einem wirksamen Arbeitszeitschutz verstoßen wird, dafür nicht auch noch durch den Entzug seines Lohnanspruches für die tatsächlich geleistete Arbeit "bestraft" werden soll. Erhebliche und, wie das vorliegende Beispiel zeigt, gerade im Verkehrsgewerbe besonders begründete Bedenken gegen diese Lehre bei Fechner aaO., S. 78 ff.

3. TARIFVERTRÄGE FÜR DEN OMNIBUSVERKEHR

a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt

Auch die Arbeitszeitregelungen für Omnibusfahrer finden sich in Bezirks-Manteltarifverträgen, die jeweils in den einzelnen Bundesländern gelten [29]. Sie enthalten jeweils sehr umfangreiche und komplizierte Arbeitszeitregelungen, die nach den verschiedenen Betriebsarten im Omnibusgewerbe differenziert sind. Aber schon in dieser Differenzierung stimmen die einzelnen Verträge keineswegs miteinander überein. Die

---

29) In Bremen gilt noch immer die RTO-Omnibus vom 8.1.1938 (RArbBl. VI, 212; vgl. oben A II 1b, Anm. 4, S. 6 , deren Geltung auch in Hessen vereinbart ist. Dort ist sie dadurch zur tarifvertraglichen Regelung geworden, die nur für die Fahrer tarifgebundener Unternehmer gilt.
Im einzelnen waren am 1.1.64 in Kraft:
In Baden-Württemberg: MTV für die Arbeiter im privaten Kraftomnibusverkehr vom 27.5.60 und 21.1.63 (Regierungsbezirk Südbaden: gleichlautend).
In Bayern: MTV für die arbeiterrentenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes vom 16.5.62
In Berlin: MTV für alle gewerblich tätigen Arbeitnehmer in den Betrieben und Betriebsabteilungen des privaten Omnibusgewerbes vom 24.5.61
In Hamburg: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes vom 1.8.62
In Hessen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Transport- und Verkehrsgewerbes vom 1.6.56 in der Fassung vom 6.7.59 i.V.m. der RTO für das private Omnibusgewerbe vom 8.1.38 (RArb Bl. VI, 212)
In Niedersachsen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der Transport-, Speditions- und Lagereibetriebe vom 22.12.61
In Nordrhein-Westfalen: RTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes vom 16.10.62
In Rheinland-Pfalz: MTV für das private Verkehrsgewerbe vom 4.12.61 mit den Sonderregelungen im Omnibusgewerbe (Anlage 3)
Im Saarland: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der privaten Verkehrsbetriebe vom 5.11.57
In Schleswig-Holstein: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes vom 15.3.60

materiellen Arbeitszeitbestimmungen vollends sind im einzelnen so verschieden, daß sie ein geradezu chaotisches Bild des Zulässigen ergeben. Zur Orientierung soll wenigstens versucht werden, einige grobe Durchschnittswerte zu nennen.

Die Arbeitszeit wird täglich auf 10 Stunden und mehr erhöht, die Schichtzeit im ununterbrochenen Linienverkehr auf 14, sonst bis zu 18 Stunden. Die Lenkungszeit wird der Höchstgrenze des § 15a StVZO angeglichen. Die Ruhezeit von 10 Stunden kann meist unter gewissen Voraussetzungen auf 8 Stunden oder weniger verkürzt werden. Die Pausen richten sich in ihrer Dauer nach der Schicht und müssen bei über 12stündigen Schichten meist 2 Stunden betragen [30].

b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen

Die sowieso schon unübersichtliche Lage wird durch eine ganze Reihe unverständlicher und unklarer Bestimmungen in den einzelnen Tarifverträgen noch unnötig kompliziert [31]. Dazu kommt eine große Anzahl rechtlich zweifel-

---

30) Als Beispiel seien einige Regelungen des MTV Baden-Württemberg, des wohl klarsten und einwandfreiesten Omnibus-Tarifvertrags genannt: Tägliche Arbeitszeit 8 Stunden, bei erheblicher Arbeitsbereitschaft 12 Stunden und zweimal wöchentlich im Gelegenheitsverkehr 14 Stunden, bei Besetzung des Fahrzeugs mit zwei Fahrern 16 Stunden. Wöchentliche Arbeitszeit in keinem Fall über 60 Stunden. Schicht 12 Stunden, im Linien- und Arbeiterberufsverkehr 14 Stunden und bei höchstens 50 % reiner Arbeit 15 Stunden, im Gelegenheitsverkehr 16 Stunden, bei Zweierbesatzung 24 Stunden. Pausen bei Schicht bis 9 Stunden = 1/2 Stunde, bis 12 Stunden = 1 Stunde, über 12 Stunden = 2 Stunden. Ruhezeit nach Schicht bis 10 Stunden = 8 Stunden, bis 14 Stunden = 9 Stunden, über 14 Stunden = 10 Stunden.

31) Einige Beispiele hierfür: Anlage 3 Ziff. 1b MTV Niedersachsen bestimmt: "Für Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten werden bis zu 30 Minuten in den Dienst eingerechnet". Grammatisch falsch und inhaltlich unverständlich. Nichtig, wenn dadurch gesagt würde, längere Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten zählten nicht zum Dienst, seien also Arbeitsruhe. Anlage 3 Ziff. 3b MTV Niedersachsen: "Die Pausen brauchen gemäß § 15a StVZO nicht ununterbrochen gegeben zu werden". Ein glatter Nonsens. § 15a StVZO verlangt zwingend gerade

hafter und unhaltbarer Bestimmungen [32]. Einen ersten Problemkreis bilden alle mit einer Arbeitszeitverlängerung auf über 10 Stunden täglich zusammenhängenden Fragen, denn wenn auch im Gelegenheitsverkehr in aller Regel die Arbeitsbereitschaft einen erheblichen Umfang einnehmen wird [33], so ist das im Linienverkehr keineswegs der Fall. Hier liegen die Verhältnisse oft extrem unterschiedlich, und alle Bestimmungen, die dort generell Arbeitszeiten von über 10 Stunden täglich zulassen [34], gelten nur für Fahrer, in deren Arbeitszeit regelmäßig erhebliche Arbeitsbereitschaft fällt. Völlig unhaltbar ist unter der Überschrift "Linienverkehre, wenn 1/5 der Arbeitszeit oder weniger, aus Wendezeiten, Wartezeiten und Arbeitsbereitschaftszeiten besteht" die Bestimmung des MTV Rheinland-Pflaz (Anlage 3 II 3b), daß bei unvorhergesehenen Verzögerungen zur Erreichung des Bestimmungsortes "gemäß § 7 AZO" die Arbeitszeit auch über 10 Stunden täglich verlängert werden dürfe. Bei weniger als 20 % Arbeitsbereitschaft sind die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO nicht erfüllt. Äußerst bedenklich sind auch die Bestimmungen, die nur die Höchstarbeitszeit pro Woche auf über 60 Stunden verlängern und dabei die täglich zulässige Höchstarbeitszeit entgegen Nr. 9 AVAZO nicht nennen [35].

---

ununterbrochene Pausen; über andere Pausen sagt er nichts. Sollte die Bestimmung darauf hinauswollen, daß andere als die nach § 15a Abs.3 StVZO geforderten Pausen keine volle halbe Stunde dauern müßten, dann wäre sie überflüssig und denkbar ungeschickt gefaßt. § 5 I 3 MTV Schleswig-Holstein: "Die Arbeitsschicht ... darf in Ausnahmefällen höchstens täglich 12 Stunden betragen, wenn in erheblichem Umfange Arbeitsbereitschaft anfällt." Gut. Es fehlt aber eine Bestimmung, wie lange ohne das Vorliegen erheblicher Arbeitsbereitschaft die Schicht dauern dürfe. Also gilt die gesetzliche Regelung: 12 Stunden oder, wenn dies schon abbedungen ist, 11 Stunden und 59 Minuten.

32) Nur hinsichtlich der für nichtig gehaltenen Bestimmungen ist Vollständigkeit angestrebt. Die zweifelhaften Regelungen sind nur beispielhaft erwähnt.

33) Hierbei sind die über die Mindestruhepausen hinausgehenden Wartezeiten auch dann zu berücksichtigen, wenn sie Pausen sind, vgl. oben A II 3c aa, S.15

34) So § 6 II 5 MTV Bayern; § 6 Ziff. 2 und § 7 Ziff. 3 MTV Hamburg

35) So § 6 II 5 MTV Bayern: 72 Stunden; § 2 II 5 und 6 MTV Berlin: 72 Stunden wöchentlich, 132 Stunden in der Doppelwoche; § 9 Ziff. 1 MTV Nordrhein-Westfalen: 132 Stunden in der Doppelwoche. Die

Soweit Zeiten der Arbeitsruhe als Arbeitszeit gewertet werden, sind diese Bestimmungen als Begrenzungen der Dauer von Arbeitszeit oder Arbeitsschicht haltbar [36]. Soweit jedoch umgekehrt auch Arbeitsbereitschaftszeiten nur teilweise als Arbeitszeiten gewertet werden, sind diese Bestimmungen unheilbar nichtig [37]. Sie verstoßen gegen Nr. 50 Satz 2 AVAZO. Über die dortige Wertung des Gesetzgebers können die Sozialpartner nicht verfügen [38]. Bezüglich der Schichtzeit wird die Grenze des arbeitsschutzrechtlich Erträglichen nur einmal überschritten, nämlich soweit der MTV Rheinland-Pfalz (Anlage 3 I 2) Schichten bis zu 24 Stunden auch bei Alleinfahrern zuläßt. Selbst bei erheblichster Arbeitsbereitschaft ist die höchstzulässige Belastung des Omnibusfahrers spätestens bei 18 Stunden erreicht. Die häufig bei doppelter Besatzung des Fahrzeugs zugelassenen Schichten von 24 Stunden sind eben noch vertretbar [39]. Schwierigkeiten bereiten den Sozialpartnern die sogenannten "unterbrochenen Schichten" oder "Teilschichten" [40]. Dabei ist teilweise nicht

---

beiden letztgenannten Bestimmungen erwähnen die Arbeitsbereitschaft oder § 7 AZO nicht. Die beiden zuerst genannten Bestimmungen sollen nur zu gewissen Hauptreisezeiten gelten, was sehr danach aussieht, daß nicht die vorliegende Arbeitsbereitschaft, sondern wirtschaftliche Gründe für die Arbeitszeitverlängerungen ausschlaggebend waren.

36) Beispiele: § 2 II 2 MTV Berlin: "Als Arbeitszeit für die Kraftfahrer gilt die Arbeitsschicht." Hier ist nur die Schicht begrenzt. Die höchstzulässige Arbeitszeit ergibt sich aus der Schichtzeit abzüglich der Mindestpausen. § 7 II 5 MTV Bayern (ähnlich § 5 I 3 MTV Schleswig-Holstein): Warte-, Steh- und Wendezeiten, in denen sich der Fahrer vom Fahrzeug entfernen darf, werden zur Hälfte als Arbeitszeit gewertet. Vgl. dazu oben A III 1b, S. 57

37) So Anlage 3 III 3 MTV Rheinland-Pflaz; Anlage 3 1b und c MTV Niedersachsen (soweit die Wendezeiten 30 bzw. 60 Minuten überschreiten und die Fahrer nicht frei über ihre Zeit verfügen können).

38) Dagegen kann selbstverständlich für Arbeitsbereitschaft eine geringere Entlohnung oder für Wartezeiten, die Ruhepausen sind, eine volle Entlohnung vereinbart werden.

39) Der Unterschied zum Güterverkehr in Fahrzeugen ohne Schlafkabine liegt nicht nur darin, daß Omnibusse bequemer sind, sondern vor allem darin, daß für Omnibusfahrer kaum Hilfsarbeiten anfallen, die Schichten also weniger Vollarbeit enthalten als im Güterverkehr und daher auch weniger anstrengend sind.

40) Vgl. dazu oben A II 2a, S. 11

beachtet, daß die Arbeitsruhe zwischen den Zeiten der Arbeit als Pause zur Schicht zählt [41]. Wie bereits mehrfach betont, beträgt die allermindestens für Kraftfahrer zu fordernde Ruhezeit 8 Stunden, weil kürzere Zeiten die Funktion einer Ruhezeit auch nicht annähernd erfüllen können. Dagegen wird in 4 Tarifverträgen verstoßen [42]. Auch bei unvorhergesehenen Verzögerungen darf die Ruhezeit nur in den Fällen des § 14 Abs. 1 AZO auf 6 Stunden verkürzt werden, nicht in anderen Fällen [43].

Wegen Gesetzesverstoßes sind noch zwei weitere Bestimmungen unwirksam. § 2 II 8 MTV Berlin verlangt bei doppelter Besetzung nach 4 1/2stündiger Lenkungszeit jedes Fahrers vor der weiteren Lenkung eine Stunde Arbeitsbereitschaft. Dagegen fordert § 15a Abs. 3 StVZO zwingend eine mindestens halbstündige Ruhepause. § 11 Ziff. 1 MTV Hamburg läßt freie Tage, die aus dringenden betrieblichen Gründen nicht gegeben werden können, mit Zuschlägen abgelten. Dagegen steht jedem Arbeitnehmer unabdingbar in jeder Woche ein freier Tag von mindestens 24 Stunden zu, der spätestens in der folgenden Woche zu gewähren ist [44]. Nach der genannten Regelung könnte dieses Recht den Arbeitnehmern unter gewissen Voraussetzungen "abgekauft" werden.

---

41) So § 8 Ziff. 3 MTV Nordrhein-Westfalen, wo von der "Ruhezeit zwischen den Teilschichten" gesprochen wird; Anlage 3 Ziff. 1d MTV Niedersachsen, wo die "Teilung durch Pause" als besondere Art der geteilten Dienstschicht erwähnt ist, also auch die Teilung durch Ruhezeiten für möglich gehalten wird.

42) § 7 IV 2 und 4 MTV Bayern; § 8 Ziff. 5 und 6 MTV Hamburg; § 6 Ziff. 4 und 5 MTV Schleswig-Holstein mit jeweils 6 bzw. 7 Stunden und § 8 Ziff. 3 sowie § 9 Ziff. 5 MTV Nordrhein-Westfalen mit 10 Stunden abzüglich 4 Stunden, zu denen die in der Schicht angefallenen Pausen hälftig angerechnet werden dürfen. Gegen die ebenfalls zugelassene Anrechenbarkeit der Wartezeiten im Gelegenheitsverkehr bestehen auch grundsätzliche Bedenken, da die Erholsamkeit dieser Zeiten bereits über § 7 Abs. 2 AZO zur Verlängerung der Arbeitszeit verwendet ist.

43) So aber § 7 IV 4 MTV Bayern und § 6 Ziff. 5 MTV Schleswig-Holstein.

44) Vgl. dazu oben A II 10c, S.53

4. TARIFVERTRÄGE FÜR DEN KRAFTDROSCHKEN- UND MIETWAGENVERKEHR

a) Grundlagen und wesentlicher Inhalt

Auch im Kraftdroschken- und Mietwagengewerbe gelten getrennte oder einheitliche Bezirksmanteltarifverträge. In einigen Ländern gilt mangels tarifvertraglicher Vereinbarungen die gesetzliche Regelung [45]. Da diese im allgemeinen angemessen ist (12 Stunden Schicht, 8 Stunden Lenkungszeit, 10 Stunden Ruhezeit), sind die Arbeitszeitregelungen im Umfang bescheiden. Die Arbeitszeit wird meist auf 10, gelegentlich auf 11 Stunden täglich erhöht. Gelegentlich werden höhere Lenkungszeiten vereinbart.

---

45) So im Saarland, in Bremen und im Regierungsbezirk Südbaden des Landes Baden-Württemberg sowie für das Mietwagengewerbe in ganz Baden-Württemberg. An Tarifverträgen waren am 1.1.1964 in Kraft:
In Baden-Württemberg (ohne Südbaden): MTV für das Kraftdroschkengewerbe vom 12.3.62
In Bayern: MTV für das Kraftdroschken- und Mietautogewerbe vom 14.8.62
In Berlin: MTV für alle Kraftdroschkenfahrer vom 20.3.62 und MTV für alle gewerblichen Arbeitnehmer in Betrieben und Betriebsabteilungen des ... Mietwagengewerbes vom 5.9.58
In Hamburg: Tarifvertrag für das Kraftdroschkengewerbe vom 8.10.62 und MTV Mietwagengewerbe vom 26.6.58
In Hessen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des Kraftdroschkengewerbes vom 3.12.59 und MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Transport- und Verkehrsgewerbes vom 1.6.56 in der Fassung vom 6.7.59 (für Mietwagenfahrer)
In Niedersachen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer der Transport Speditions- und Lagereibetriebe vom 22.12.61
In Nordrhein-Westfalen: MTV für die gewerblichen Arbeitnehmer im Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr mit PKW vom 5.5.61 in der Fassung vom 7.6.63
In Rheinland-Pfalz: MTV für das private Verkehrsgewerbe vom 4.12.61
In Schleswig-Holstein: MTV für das Kraftdroschken- und Mietwagengewerbe vom 25.2.60

46) "Arbeitsschicht ausschließlich der Pausen" oder "Arbeitszeit einschließ-

b) Rechtlich zweifelhafte Bestimmungen

Von den "normalen" Unklarheiten in der Wahl der arbeitszeitrechtlichen Begriffe abgesehen [46], gibt es kaum etwas zu beanstanden. Soweit die Arbeitszeit auf 11 Stunden erhöht ist, muß die Arbeitsbereitschaft erheblich sein, was zwar meist, aber nicht überall der Fall sein dürfte [47]. § 6 MTV Bayern verlangt in jeder Woche einen freien Tag "bzw. innerhalb eines Jahres 52 freie Tage". Dies darf nicht dahin verstanden werden, daß freie Tage gesammelt werden dürften. Sie sind spätestens in der folgenden Woche zu gewähren. Soweit diese Frist in § 10 MTV Nordrhein-Westfalen auf 4 Wochen erweitert wird, ist die Bestimmung mit dem Sinn der freien Tage als Sonntagsersatz unvereinbar. Nichtig ist auch die in derselben Bestimmung geschaffene Möglichkeit, den freien Tag, der aus zwingenden betrieblichen Gründen nicht gewährt werden kann, durch Zuschläge abzugelten. Es gibt keine Gründe, die die Gewährung eines freien Tages verhindern dürfen.

IV. KONTROLL- UND STRAFBESTIMMUNGEN

Die besten Arbeitszeitvorschriften nützen nichts, wenn sie nicht eingehalten werden. Unternehmer und Arbeitnehmer im Straßenverkehrsgewerbe beachten erfahrungsgemäß die Arbeitszeitvorschriften nur dann, wenn sie daraufhin streng überwacht werden [1] und wenn festgestellte Verstöße strafrechtlich geahndet werden.

1. KONTROLLBESTIMMUNGEN

Eine Überwachung der Arbeitszeitverhältnisse bei Kraftfahrern ist nur durch eine tägliche Aufzeichnung für jeden einzelnen Fahrer möglich, da der Arbeitsablauf in der Regel täglich wechselt und die Arbeit sich außerhalb eines festen Betriebsortes vollzieht.

---

lich der Pausen".

47) Zweifel auch bei Matthes, RdA 60, 99

1) So auch Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 10

a) Arbeitszeitnachweise

Aufzeichnungen über die Arbeitszeit verlangt zunächst die Schichtenbuchverordnung vom 8.2.56 (SchbVO) [2]. Sie erfaßt praktisch fast nur die Fernfahrer und die im Gelegenheitsverkehr tätigen Omnibusfahrer [3]. Das auf der Fahrt mitzuführende Schichtenbuch lautet auf den Namen des Fahrers und ist zur Vermeidung einer "doppelten Buchführung" amtlich registriert. Der Fahrer hat darin durch Striche in Spalten für Hilfsarbeiten, Dienst am Steuer, Arbeitsbereitschaft und Ruhepause Zeit, Art und Dauer seiner Tägigkeit so einzutragen, daß ein fortlaufendes Bild seiner Beschäftigung im Lauf einer Woche entsteht. Jedes Schichtenbuchblatt ist nach seinem Abschluß noch eine Woche lang mitzuführen, dann vom Arbeitgeber zu prüfen und ein Jahr lang aufzubewahren (§§ 2, 5, 6, 7 SchbVO).

Jeder Fahrer der in § 15a Abs. 1 StVZO genannten schweren Fahrzeuge hat seine Lenkungszeit und seine Pausen in einen auf seinen Namen lautenden Fahrtenachweis nach § 15a Abs. 4 StVZO einzutragen [4].

---

2) Sie stützt sich auf § 29 AZO, der soweit noch weitergilt, als er zu Ausführungs- und Durchführungsvorschriften ermächtigt, und in Verbindung damit auf die Nr. 36 und 54 AVAZO, wonach einheitliche Arbeitszeitnachweise verlangt werden dürfen. Diese Ermächtigungen waren gemäß Art. 129 Abs. 1, 74 Ziffer 12 i.V.m. Art. 72 Abs. 2 GG auf den Bundesarbeitsminister übergegangen (vgl. Amtliche Begründung, abgedruckt bei Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 24).

3) Denn ausgenommen sind (§ 8 SchbVO) die Fahrer von PKW, von KOM im Linienverkehr mit geringem Haltestellenabstand und von LKW im Nahverkehr, soweit andere ausreichende Kontrollmöglichkeiten gewährleistet sind (Stempeluhrkarten, Fahrtschreiber).

4) Die Vorschrift gilt unabhängig von der SchbVO neben dieser. Sie erfaßt auch selbstfahrende Unternehmer. Schichtenbücher genügen jedoch als Fahrtennachweise i.S. d. § 15a StVZO, nicht dagegen die Schaublätter der üblichen Fahrtschreiber, da sie keine Pausen aufzeichnen (so Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 66; OLG Oldenburg, U. v. 14.1.58, Verk. Mitt. 58, Nr. 79; BayrObLG, U. v. 29.10.57, VRS 14, Nr. 175). Wer kein Schichtenbuch führen muß oder es als Arbeitnehmer nicht führen müßte, ist auch von den Arbeitszeitnachweisen nach § 15a Abs. 4 StVZO befreit.

Die schweren Kraftfahrzeuge des § 15a Abs. 1 StVZO müssen gemäß § 57a StVZO mit einem eichfähigen Fahrtschreiber ausgerüstet sein, der während jeder Fahrt ununterbrochen in Betrieb sein und auch die Haltezeiten aufzeichnen muß [5].

b) Kontrollorgane

Die Aufsicht über die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen in der AZO, der AVAZO, der Tarifverträge und der Kontrollbestimmungen in der SchbVO obliegt gemäß § 27 AZO den Gewerbeaufsichtsämtern [6], die vor allem durch Betriebsrevisionen tätig werden [7]. Die Polizei hat der Gewerbeaufsicht Amtshilfe zu leisten [8]. Auch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat im Rahmen ihrer anderen Aufgaben gemäß § 54 Abs. 3 Ziffer 3 GüKG über die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften [9] der Fernfahrer zu wachen. Die Vorschriften der StVZO schließlich werden von den Straßenverkehrs- und Polizeibehörden kontrolliert.

4. STRAFVORSCHRIFTEN

Bei Verstößen gegen Arbeitszeitvorschriften und die zum Schutz vor übermüdeten Kraftfahrern erlassenen Verkehrsvorschriften reagiert der Staat vor allem mit Strafen. In gravierenden Fällen können jedoch auch die zur Ausübung

---

5) § 57a StVZO beruht wie auch § 15a Abs. 4 StVZO auf der Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Ziffer 4 StVG. Die Fahrtschreiber dienen zwar in erster Linie nach Unfällen der Überprüfung der Fahrweise, doch kommt ihnen auch Bedeutung für die Feststellung der Lenkungszeit und vor allem der ununterbrochenen Lenkungszeit zu.

6) Auch die tarifvertraglichen Arbeitszeitbestimmungen beruhen auf der AZO, nämlich auf der Erlaubnis des § 7 Abs. 2 AZO oder der Nr. 53 AVAZO

7) Vgl. §§ 27 AZO, 139b GewO

8) Nr. 40 AVAZO; s. hierzu Kahl, Arbeitszeitvorschriften für Kraftfahrer und Beifahrer, S. 17

9) Das sind auch die tarifvertraglichen Vorschriften, die staatlich nicht nur erlaubt, sondern auch mit Strafsanktionen versehen sind. Im Ergebnis ebenso Knapp, Die Arbeitszeit im Verkehrswesen, S. 94 Anm. 1

des Gewerbes oder des Berufs erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse entzogen werden.

a) Verstöße gegen Arbeitszeitvorschriften

Bei vorsätzlichen oder fahrlässigen Übertretungen der Arbeitszeitvorschriften [10] droht § 25 AZO [11] Geldstrafen bis zu DM 150, - oder Haft bis zu 6 Wochen, in besonders schweren Fällen Gefängnis und Geldstrafe oder eine dieser Strafen an. Diese Strafdrohung richtet sich nach der Tendenz der AZO nur gegen Arbeitgeber oder deren Vertreter nach § 151 GewO [12], es sei denn, daß den Arbeitnehmern besondere Pflichten wie das Führen von Arbeitszeitnachweisen (Schichtenbuch) übertragen sind [13]. Die Verfolgung der Übertretungen verjährt 3 Monate nach ihrer Begehung (§ 67 StGB).

Bei wiederholten und schwerwiegenden Verstößen bleibt der Verwaltung als letztes Mittel noch die Zurücknahme der erteilen Genehmigung oder Erlaubnis zur Ausübung des Gewerbes wegen Unzuverlässigkeit des Unternehmers [14].

b) Verstöße gegen Verkehrsvorschriften

Vorsätzliche oder fahrlässige Übertretungen der §§ 15a, 57a StVZO werden nach § 21 StVG mit Geldstrafen bis zu DM 150, - oder mit Haft bis zu 6 Wochen geahndet. Diese Strafdrohung richtet sich gegen die Fahrer

---

10) Auch der tarifvertraglichen, die durch § 7 Abs. 2 AZO und Nr. 53 AVAZ vom Gesetzgeber anerkannt sind und auf die er als Tatbestandsmerkmale Bezug nimmt (so Nikisch, Arbeitsrecht, Bd. 2, S. 316; Maus, Handbuch § 7 AZO Erl. III, 17; Stiller, Beitrag aaO., S. 186).

11) Bedenken gegen dessen Vereinbarkeit mit Art. 104 Abs. 1 Satz 1 und Art. 103 Abs. 2 GG bei Blösch, NJW 63, 480 ff.

12) So z.B. BayrObLG, U. v. 27.3.58, AP Nr. 2 zu § 7 AZO; Dennecke, Kommentar, § 25 Anm. 4. Bedenken gegen diese Lehre bei Fechner aaO., S. 76 ff.

13) Vgl. Nr. 37 AVAZO und Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 6, Anm. 2, S.

14) Zu den Voraussetzungen vgl. im einzelnen § 25 Abs. 2 Ziffer 3 PBefG; § 78 Abs. 2 Ziffer 2 - 4 GüKG; § 96 GüKG; § 88 Abs. 1 Ziffer 5, Abs. 2 Ziffer 2-3 GüKG.

selbst; die Unternehmer werden als Halter über § 15a Abs. 2a StVZO erfaßt. Außerdem ist es strafbar, in übermüdetem Zustand am Verkehr teilzunehmen (§ 2 StVZO; § 315a Abs. 1 Ziffer 3 StGB) [15].

Ist ein Fahrzeug doppelt besetzt, dann ist der anordnungsberechtigte "erste Fahrer" auch dafür verantwortlich, daß sein Kollege Zeiten der Arbeitsruhe nützt und sich nicht übermüdet ans Steuer setzt [16]. Dasselbe gilt für den Arbeitgeber als Fahrzeughalter, der die Fahrt seines Fahrers duldet, obwohl er dessen Übermüdung kennen müßte [17].

Wer sich übermüdet ans Steuer setzt, zeigt einen Mangel an Verantwortungsbewußtsein und kann sich dadurch als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erweisen, so daß ihm gemäß § 42m StGB oder § 4 StVG die Fahrerlaubnis zu entziehen ist [18].

---

15) Übermüdung ist ein körperlicher Mangel, der einen Fahrer hindert, sich sicher im Verkehr zu bewegen (so Guelde, DAR 51, 57; Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, § 315a StGB RdNr. 31; § 1 StVO RdNr. 18). Wann Übermüdung vorliegt, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Ermüdungsfaktoren (dazu Grandjean, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. I, S. 454; Koelsch, Lehrbuch der Arbeitshygiene, Bd. II, S. 434) und der Natur des Fahrers zu klären. Die Arbeitszeitvorschriften bilden nur einen ungefähren Maßstab (Liegel-Bosselmann, StVZO, § 15a Anm. 10), aus ihrer Überschreitung kann nicht schon auf Übermüdung geschlossen werden. Fahrlässig und verkehrswidrig (§ 1 StVO) handelt schon der Fahrer, der sich nicht genau beobachtet (Guelde, DAR 51, 58) und deshalb eine ihn überkommende Müdigkeit nicht entdeckt (BGH, U. v. 30.3.55, DAR 55, 160; BGH, U. v. 16.1.59, DAR 59, 125 f.). Streitig ist, ob jede Ermüdung von einem sorgfältigen und gesunden Fahrer subjektiv empfunden wird (Bejahend O. u. L. Prokop, Zentrallblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1955, 29; verneinend OLG Hamm, U. v. 8.4.63, VRS 25, Nr. 88).

16) So BGH, U. v. 10.7.59, DAR 59, 305 f.

17) So OLG Karlsruhe, U. v. 16.9.53, VRS 7, Nr. 196; OLG Neustadt, U. v. 21.10.55, VRS 10, Nr. 13

18) So BayrObLG, U. v. 9.2.54, VRS 6, Nr. 130

V. INTERNATIONALE ARBEITSZEITREGELUNGEN

Die wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Verflechtung innerhalb Europas nimmt zu. Staatsgrenzen bilden keine wesentlichen Verkehrshindernisse mehr und der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr erreicht auch auf den Straßen immer stärkere Ausmaße. Damit wird für die Kraftfahrer auch die Frage nach der Geltung des deutschen Arbeitszeitrechts auf Auslandsfahrten akut. Weiter drängen die Verhältnisse in dem immer einheitlicher werdenden Verkehrsraum Europa auch auf einheitliche Arbeitszeitbestimmungen für Kraftfahrer.

1. GELTUNGSBEREICH DER DEUTSCHEN ARBEITSZEITREGELUNGEN

Das Arbeitsschutzrecht als öffentliches Recht unterliegt dem Territorialitätsprinzip. Seine Wirkung endet grundsätzlich an der Staatsgrenze [1]. Das inländische Arbeitsstatut (damit auch die Arbeitszeitregelungen und deren Strafsanktionen) gilt aber weiter, wenn ein Kraftfahrer im Rahmen seines inländischen Arbeitsverhältnisses nur vorübergehend ins Ausland entsandt wird [2], wie das beim grenzüberschreitenden Verkehr in aller Regel der Fall ist [3]. Darüber hinaus gelten die tarifvertraglichen Arbeitszeitvorschriften für alle im Inland angestellten Kraftfahrer eines im Inland tarifgebundenen Arbeitnehmers und zwar auch dann, wenn sich die Fahrer im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses im Ausland aufhalten [4].

---

1) So z.B. Dennecke, Kommentar, § 1 Anm. 1 ff.; Schmidt, AZO, § 1 Anm. 8; Gamillscheg, Internationales Arbeitsrecht, S. 192, 274; Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 1 Anm. 2, S. 35 f.

2) Gamillscheg, Internationales Arbeitsrecht, S. 200

3) Vorübergehend ist der Auslandsaufenthalt immer, wenn eine einheitliche Fahrt vorliegt, die im Inland beginnt und endet, mag sie auch wie häufig im Omnibus-Mietwagenverkehr mehrere Tage dauern. Ohne klare Stellungnahme Böhm, Schichtenbuchverordnung, § 1 Anm. 2, S. 36

4) Wer entgegen der herrschenden Lehre die Arbeitszeitbestimmungen in Tarifverträgen als öffentlich-rechtliche Arbeitsschutznormen ansieht, kann diesen Unterschied zwischen Gesetzes- und Tarifnorm nicht billigen

2. INTERNATIONALE ARBEITSZEITNORMEN FÜR KRAFTFAHRER

Die Bestrebungen, durch ein multilaterales Abkommen die Arbeitszeitbedingungen im (west)europäischen internationalen Straßenverkehr zu vereinheitlichen, haben zu dem am 19.1.62 im Ausschuß für Binnenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf beschlossenen und auch von der Bundesrepublik unterzeichneten "Europäischen Übereinkommen über die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR)" geführt. Dieses Abkommen kann frühestens Ende 1964 in Kraft treten [5]. Es soll in allen Vertragsstaaten für die Fahrzeugführer im grenzüberschreitenden Omnibus- und Güterverkehr gelten und enthält an Arbeitszeitregelungen nur Mindestbedingungen hinsichtlich der Ruhezeit, der Freizeit und der Lenkungszeit. Im übrigen wird ein einheitlicher Arbeitszeitnachweis gefordert.

An Einzelheiten aus dem Inhalt seien angeführt: Schwere Züge (über 15 to zulässiges Gesamtgewicht oder zwei Anhänger) müssen mit zwei Fahrern oder einem Fahrer und einem Beifahrer besetzt sein. Die Lenkungszeit ist auf 9 Stunden innerhalb von 24 Stunden begrenzt; die nicht durch eine mindestens halbstündige Ruhepause unterbrochene Lenkungszeit auf 5 Stunden. Die Ruhezeit muß mindestens 10 Stunden betragen (einmal innerhalb von 7 Tagen 8 Stunden) und nach einer Schichtdauer von 14 Stunden (bei zwei Fahrern 18 Stunden) darf nicht mehr gelenkt werden. Ist das mit zwei Fahrern besetzte Fahrzeug mit einer Schlafstelle ausgerüstet, dann darf bei einer Mindestruhezeit von 8 Stunden in den ersten 22 Schichtstunden gelenkt werden. Jeder Fahrer muß im Jahr 52 mindestens 24stündige Freizeiten haben, von denen möglichst eine in jeder Woche liegen soll. Interessant ist, daß eine Ruhezeit nur dann im Fahrzeug verbracht werden darf, wenn es eine bequeme Schlafstelle aufweist, wenn es steht und wenn der Fahrer von jedem Dienst befreit ist, insbesondere auch nicht verpflichtet ist, auf oder bei dem Fahrzeug zu bleiben [6].

---

5) Die endgültige deutsche Fassung steht noch nicht fest. Eine Inkraftsetzung ist möglich, wenn mindestens drei Staaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegen.

6) Dies entspricht genau der auch hier vertretenen Ansicht über die Voraussetzungen einer Ruhezeit; vgl. oben A II 7a, S. 31 und A II 7a, bb, S. 44

Zur Überprüfung der Vorschriften hat jeder im internationalen Straßenverkehr eingesetzte Kraftfahrer ein amtlich registriertes individuelles Kontrollbuch mit Tageskontrollblättern und Wochenberichten zu führen. Die Eintragungen sind im einzelnen differenzierter, umfangreicher und schwieriger als sie in den deutschen Schichtenbüchern verlangt werden.

Dieses Abkommen kann in seiner Gesamtheit nicht befriedigen. Seine Ratifizierung in der vorliegenden Form ist nicht zu empfehlen [7].

---

7) Neben erfreulichen Regelungen (Mindestbesatzung, klare Definition der Ruhezeit) enthält es bedenkliche Vorschriften (Zahl der freien Tage nur für das Kalenderjahr bestimmt) und Vorschriften, die nicht erforderlich sind und daher sicher nicht eingehalten werden (kurze Begrenzung der Schicht bei doppelt besetzten mit Schlafstellen versehenen Fahrzeugen). Dazu kommen der riesige Umfang und die kaum verständlichen Formulierungen des Abkommens und vor allem die besonders unglücklichen Vorschriften über das individuelle Kontrollbuch, denen bei der unüberwindlichen Abneigung aller Kraftfahrer gegen handschriftliche Aufzeichnungen von vornherein der völlige Bankrott prophezeit werden kann, da eine ordentliche Führung gegenüber den Schichtenbüchern mehr als die doppelte Arbeit erforderte.

B Tatsächliche Arbeitszeitverhältnisse - Rechtswirklichkeit

I. EINHALTUNG DER ARBEITSZEITREGELUNGEN

1. MÖGLICHKEITEN DER FESTSTELLUNG

Vermögen wenigstens noch ein paar Fachleute das wirre Gestrüpp der für Kraftfahrer geltenden Arbeitszeitbestimmungen zu durchdringen, so bleiben auch für diese die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse undurchschaubar. Fest steht, und darüber ist man sich weithin einig, daß die tatsächliche Arbeitszeit der Kraftfahrer mit den Vorschriften wenig gemein hat. Unbekannt sind der Grad und die Häufigkeit der Arbeitszeitverstöße [1]. In dieses Dunkel kann auch die vorliegende Arbeit nur an einigen Stellen etwas Licht bringen.

Exakte Feststellungen sind deshalb nicht möglich, weil die Arbeitszeitverhältnisse bei Kraftfahrern nicht systematisch kontrolliert werden und weil es daher auch keine Statistik gibt. Jede Untersuchung bleibt so notwendig auf mehr oder weniger zufällige Erhebungen angewiesen. Befragungen von Fahrern, Unternehmern und Verbänden bringen nur wenig ein. Von den Fahrern erfährt man höchstens einige Wochenarbeitszeiten, sonst nur, daß sich die Arbeitszeit nicht nach den ihnen selbst nicht oder kaum bekannten Vorschriften richte. Gewerkschaftsfunktionäre wissen, daß die von ihnen ausgehandelten Tarifverträge nicht eingehalten werden, haben aber kein Zahlenmaterial (ihr Interesse gilt Lohnfragen). Fuhrunternehmer haben teilweise keinerlei Verständnis für Fragen des Arbeitszeitschutzes, zum Teil meinen sie, die Vorschriften könnten nicht eingehalten werden, weil sie die Bedürfnisse der Praxis zu wenig berücksichtigten. Das hört man auch bei manchen Arbeitgeber- oder Unternehmerverbänden; andere wollen nichts von Arbeitszeitüberschreitungen wissen.

Die zur Arbeitszeitüberwachung zuständigen Behörden der Gewerbeaufsicht erklären, die Arbeitszeitverhältnisse bei Kraftfahrern seien

---

1) Erfahrene Gewerbeaufsichtsbeamte meinen, daß bei mindestens 95 % aller Kraftfahrer die Arbeitszeitverhältnisse teils in allen nur denkbaren Punkten in jeder Woche zu beanstanden seien.

katastrophal, es sei dagegen aber nichts Entscheidendes zu unternehmen. Nach Zahlen gefragt, verweisen sie auf die Ermittlungsergebnisse ihrer gar nicht allzu zahlreichen Strafakten. Zwar ist es gefährlich, von den dort zusammengetragenen Einzelfällen auf die durchschnittlichen Verhältnisse schließen zu wollen, doch erscheint ein solches Vorgehen nicht ganz unzulässig, wenn man berücksichtigt, daß nach den Angaben von Kraftfahrern, Fuhrunternehmern und Aufsichtsbeamten die zur Bestrafung gelangten Fälle kaum als negative Auslese anzusehen seien, sondern daß es kaum eine Kontrolle gäbe, die nicht jederzeit und überall ähnliche Verstöße aufdecken könne. Trotzdem sollen die auf diese Weise hier verwendeten Zahlenwerte nur Beispiele für die tatsächlichen Verhältnisse sein, die keinen Anspruch darauf erheben wollen und können, als Durchschnittswerte angesehen zu werden.

Nur für die Arbeitszeitverhältnisse im allgemeinen Güterfernverkehr [2] bei doppelt besetzten Fahrzeugen ist es gelungen, weitere und genauere Zahlen zu erlangen, die in ihrem Schnitt den tatsächlichen Durchschnittswerten nahekommen dürften. Hier sind 260 Schichtenbuchblätter von insgesamt 10 Fahrern ausgewertet worden [3], und der Verfasser ist auch selbst fünf Wochen lang ca. 13 500 km weit als Beifahrer auf Fernlastzügen gefahren und zwar jede Woche mit anderen Fahrern und Fahrzeugen [4].

---

2) Also ohne Möbel- und Bezirksgüterfernverkehr.

3) Bei jedem Fahrer ein halbes Jahr umfassend. Daß die Werte ungefähr repräsentativ für die allgemeinen Verhältnisse sind, obwohl sie alle aus einem Unternehmen stammen, ergibt sich daraus, daß sie sich sehr stark voneinander unterscheiden, also weithin nicht betriebsbedingt sein können und daraus, daß viele Fahrer aus anderen Betrieben und vor allem Gewerbeaufsichtsbeamte in verschiedenen Bundesländern gleiche oder ähnliche Zahlen nennen (Weitere Arbeitszeitnachweise waren nicht zu erlangen).

4) Ein Großunternehmer, der vom Zweck meiner Arbeit wußte, ließ mich gefälligkeitshalber auf seinen Lastzügen als dritten Mann mitfahren. Ich versuchte dabei, mich möglichst in die Situation der Fernfahrer einzuleben, indem ich ebenso wenig schlief wie sie, stundenlang wie ein Fahrer die Fahrbahn beobachtete und bei allen anfallenden Hilfsarbeiten kräftig zupackte.

2. TATSÄCHLICHE ARBEITSZEIT IM GÜTERFERNVERKEHR

a) Festgestellte Arbeitszeitverhältnisse

Zunächst werden die Ergebnisse der Auswertung von 260 Schichtenbuchblättern aus dem allgemeinen Güterfernverkehr mitgeteilt [5].

Die erste Tabelle zeigt ein Gesamtbild der Betätigung. Für alle 10 Fahrer ist dargestellt, auf welche Zeitgruppen sich bei ihnen die 168 Stunden einer Woche im Durchschnitt des ausgewerteten Zeitraums verteilt haben. Die jeweils angegebene Stundenzahl bezieht sich dabei auf eine Woche ohne Urlaubs-, Krankheits- und Feiertage. In der letzten Zeile sind die Durchschnittswerte aus den 10 Einzelzahlen genannt.

Hilfsarb.	Lenkgszt.	Arbb.	Arbzt.	Pause	Schicht	Ruhezeit
29	24	28	81	17	98	70
30	28	26	84	21	105	63
32	37	41	110	10	120	48
36	29	22	87	20	107	61
28	27	29	84	13	97	71
39	31	21	91	18	109	59
33	36	24	93	15	108	60
40	26	22	88	22	110	58
24	32	32	88	23	111	57
32	40	18	90	12	102	66
323	310	263	896	171	1067	613
32	31	26	90	17	107	61

5) Diese Aufzeichnungen von 10 Fahrern über jeweils ein halbes Jahr ihrer Tätigkeit stammen vorwiegend aus der zweiten Hälfte des Jahres 1960. Sie werden unkontrolliert übernommen und sind daher nach aller Erfahrung in Einzelheiten ungenau, dürften aber insgesamt gesehen kein falsches Bild der Arbeitszeitverhältnisse zeichnen.

Bemerkungen:

Arbeitszeit: Nur die 110 Stunden fallen aus dem Rahmen. Dieser Fahrer ist sich entweder über die Abgrenzung zwischen Arbeitsbereitschaft (sehr reichlich) und Ruhepausen (sehr wenig) nicht im klaren gewesen oder seine Eintragungen sind reine Phantasieprodukte. Dies ergibt sich auch daraus, daß bei ihm in Einzelwochen auf Arbeitszeiten von 131 bzw. 113 Stunden nur Pausen von insgesamt 1 1/2 bzw. 2 1/2 Stunden entfallen sollen, was unmöglich stimmen kann. Die Arbeitszeit setzt sich zu je rund 35 % aus Hilfsarbeiten und Lenkungszeit und zu rund 30 % aus Arbeitsbereitschaft zusammen. Daß die Lenkungszeit gegenüber der Zeit der Arbeitsbereitschaft überwiegt, ist durchaus normal, denn es fallen auch bei doppelt besetzten Fahrzeugen oft mehrmals wöchentlich kürzere Fahrten an, die dann nur ein Fahrer ausführt, während der andere ruht oder anders beschäftigt ist. (Interessant mag schließlich noch sein, daß die 10 Fahrer in dem geprüften halben Jahr insgesamt 1842 bis 2736 Arbeitsstunden leisteten, wobei noch der Schnitt höher liegt als die durchschnittlich in einem ganzen Jahr in der Bundesrepublik geleistete Arbeitszeit).

Hilfsarbeiten: Hier schwanken die Zahlen besonders stark, nämlich auf die Arbeitszeit bezogen zwischen 28 und 45 %. Dies liegt an den Fahrern. Einige verstehen es, sich möglichst vor den unbeliebten Ladearbeiten zu drücken und auch nur für Direktfahrten auf weite Strecken eingesetzt zu werden. Die anderen müssen dann "auf die Dörfer", das heißt, sie müssen mehrere Stationen anfahren, um Teile der Fracht zu entladen und wieder neu zu laden. Sehr unterschiedlich sind auch die für die Wagenpflege aufgewendeten Zeiten.

Lenkungszeit: Der Fahrer, der bei einer Arbeitszeit von 90 Stunden 40 Stunden (= 44 %) am Steuer saß, ist ungefähr die Hälfte der Zeit allein oder nur in Begleitung eines nichtfahrenden Beifahrers unterwegs gewesen, was sich daraus ergibt, daß in einigen Wochen die Arbeitsbereitschaft nur 10 - 20 % der Lenkungszeit ausmacht, während sich beide Zeiten sonst ungefähr die Waage halten (nur dieser Fahrer überschreitet auch einmal die höchstzulässige Wochenlenkungszeit). Auch wo sonst die Lenkungszeit gegenüber der Arbeitsbereitschaft erheblich überwiegt (36 : 24 und 31 : 21 Stunden), sind die Fahrer mehr oder weniger lang allein gefahren, denn normalerweise arbeitet kein Fahrer auf die Dauer freiwillig mehr als sein Kollege [6].

Ruhezeit: Interessant, daß im Schnitt nicht ein einziger der 10 Fahrer die damals geforderte Mindestruhezeit von 72 Stunden erreicht.

Die zweite Tabelle betrifft die Dauer der einzelnen Schichten. Genannt ist jeweils die Zahl der Einzelschichten, die in die angegebenen Zeitgruppen fallen. In der letzten senkrechten Spalte ist in Stunden die von jedem Fahrer geleistete Durchschnittsschichtdauer angegeben. Die letzte Zeile nennt wieder die Durchschnittswerte.

1-24	24-36	36-48	48-60	60-84	84-	Durchschn. in Std.
36	19	11	7	6	1	31
50	15	16	4	9	0	28
28	3	11	6	6	13	45
43	17	10	9	7	1	31
47	14	10	6	4	1	26
41	17	13	3	3	5	31
42	8	18	5	6	3	32
33	16	12	5	4	6	33
42	14	8	4	10	5	34
45	7	17	5	11	1	30
407	130	126	54	66	36	321
41	13	13	5	7	4	32

---

6) Teilaspekt der Auslesefunktion einer Zweierbesatzung; vgl. Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 5. Insgesamt bestätigt sich auch einigermaßen die Feststellung bei Delfs aaO., S. 4, der deutsche Fernfahrer sitze nur etwa 25 bis 30 Stunden pro Woche am Steuer (bezweifelt bei Fechner aaO., S. 87).

Bemerkung:

Erstaunlich ist die Gleichmäßigkeit der Ergebnisse bei den einzelnen Fahrern. Jeder hat ungefähr gleichviel Schichten unter wie über 24 Stunden geleistet, und auch noch 9 von 10 Werten bei den Durchschnittsschichten liegen zwischen 26 und 34 Stunden. Die längste vorgekommene Schichtzeit beträgt 137 Stunden, also beinahe 6 Tage ohne eine einzige "Ruhezeit" von 6 Stunden [7]. Eine derartige Schichtdauer genießt jedoch keinen besonderen Seltenheitswert [8].

In der 3. Tabelle werden bei den gesetzlich oder tarifvertraglich begrenzten Zeitgruppen die durchschnittlichen prozentualen Abweichungen von den damals gültigen Normen (die heutigen Zahlen in Klammer) angegeben. Die letzte Spalte zeigt, wie oft, bezogen auf die Gesamtzahl, durchschnittlich von den Normen abgewichen worden ist.

	zulässig	tatsächlich	Abw. in %	Verstöße in %
Wochenlenkungszeit	54	31	- 43	0
Wochenarbeitszeit	88 (89)	90	+ 2	45
Doppelwochenarbeitszeit	168 (163)	180	+ 7	60
Wochenschichtzeit	96 (111^{x})	107	+ 11	70
Wochenruhezeit	72 (57^{x})	61	- 15^{xx}	70
Einzelschichtzeit	24	32	+ 33	50
Lenkungszeit pro Schicht	9^{xxx}	9,5	+ 6	35

---

x Durchschnittlich erreichbare Werte
xx trotz negativem Vorzeichen Verstoß, da Mindestzeit
xxx zweimal wöchentlich aus besonderem Anlaß 10

---

7) Obwohl eine Arbeitsunterbrechung nach der hier vertretenen Ansicht erst ab 8 Stunden als Ruhezeit gewertet werden kann, ist wegen der Vergleichbarkeit mit anderen Ergebnissen bei der Auswertung der Schichtenbuchblätter durchweg von der üblichen Praxis ausgegangen worden, daß schon eine 6stündige Arbeitsruhe als Ruhezeit die Schicht unterbreche.

Bemerkungen:

Arbeitszeit: Zu einem Vergleich der zulässigen mit der tatsächlich geleisteten Arbeitszeit ist nur die Doppelwochenarbeitszeit tauglich, da sonst durch die Möglichkeit ungleichmäßiger Verteilung ein falsches Bild entsteht. Die Doppelwochenarbeitszeit wäre in über drei Vierteln aller Fälle überschritten, wenn nur die normalen Doppelwochen, das heißt solche ohne Krankheits-, Urlaubs- und Feiertage berücksichtigt würden.

Ruhezeit: Hier liegen die arbeitsschutzrechtlich gravierendsten Verstöße. Durchschnittliche wöchentliche Ruhezeiten von 61 Stunden reichen nicht einmal zur Erhaltung der Arbeitskraft aus. Wenn man nur Normalwochen ohne Krankheits-, Urlaubs- und Feiertage berücksichtigte, dann wäre ungefähr erst in jeder 5. Woche durchschnittlich eine Ruhezeit von 72 Stunden erreicht.

Neue Normen: Die in Klammern beigefügten, sich aus dem BMT Fernverkehr ergebenden neuen zulässigen Zeiten (bei Wochenschicht- bzw. -ruhezeit ist der Durchschnittswert aus vielen Wochen eingesetzt) zeigen deutlich, wie sehr sich die Neuregelung außer bei der Doppelwochenarbeitszeit den tatsächlichen Verhältnissen anpaßt. Es fällt schwer, hier an ein Versehen der Tarifpartner zu glauben.

---

8) Matthes (RdA 60, 134) berichtet von über 200stündigen Arbeitsschichten. In den eingesehenen Strafakten lag die höchste Schicht bei 143 Stunden (3 Es 43/60 AG Mettmann).

Die 4. Tabelle zeigt Zahl und Art der Verstöße gegen die damals gültigen Vorschriften. Die letzte Zeile nennt die Durchschnittszahlen.

Wo Arbzt	Do-Wo Arbzt	Wo-Schicht bzw Ruhezt	Freie Tage	Einzel-schicht zt	Pausen pro Schicht	Lenkgs-zt pro Schicht	ununterbr. Lenkgs-zt	Ver-stöße gesamt	Verstöße durchschn. pro Woche xx
5	4	10	1	44	17	22	23	126	5
7	5	16	3	44	11	22	26	134	5
25	12	24	3	39	28	38	84	253	10
6	5	20	1	44	12	25	26	139	6
7	4	10	0	35	32	24	3	115	5
12	8	17	4	41	28	28	50	188	8
13	9	17	3	40	27	34	50	193	8
10	8	18	9	43	10	22	8	128	6
12	7	21	5	41	9	28	23	146	6
16	10	18	0	41	43	44	92	265[x]	11
113	72	171	29	412	217	287	385	1687	70
11	7	17	3	41	22	29	39	169	7

x hierin ist ein nicht aufgeführter Verstoß gegen die höchstzulässige Wochen-Lenkungszeit enthalten

xx bezogen auf Wochen ohne Krankheits-, Urlaubs- und Feiertage

Bemerkungen:

Freie Tage: Für die recht gute Einhaltung der freien Tage sorgt vor allem das peinlich genau überwachte Sonntagsfahrverbot des § 4a StVO.

Pausen: Es sind hier nur die zulässigen Schichten bis zu 24 Stunden berücksichtigt. In jeder 2. davon sind die Pausen zu kurz. Die Pausendauer steigt mit zunehmender Schichtdauer progressiv, denn insgesamt (vgl. Tabelle 1) nehmen die Pausen durchschnittlich 17 % der Schichtdauer ein (in Schichten bis 24 Stunden nur 8 % vorgeschrieben).

Lenkungszeit: Als zulässig sind in jeder Woche zweimal 10 Stunden pro Schicht (sonst 9 Stunden) unterstellt. Innerhalb zulässig langer Schichten kommen Lenkungszeitüberschreitungen kaum vor.

Ununterbrochene Lenkungszeit: Es besteht der starke Verdacht, daß die beiden Fahrer, die nur 3 bzw. 8 Verstöße aufweisen, ihre Schichtenbücher "frisiert" haben, weil fast alle Lenkungszeiten als genau nach 4 1/2 Stunden unterbrochen eingezeichnet sind.

Die angeführten Zahlen werden durch die eigene Fernfahrtpraxis gegen Jahresende 1961 erhärtet. Diese Zahlen umfassen bei jedem der 10 Fahrer nur eine Woche, können also zufälliger sein. Dagegen haben sie den Vorzug der Genauigkeit. Sie unterstreichen das durch die Schichtenbuchauswertung gewonnene Ergebnis, indem sie die dort aufgedeckten Mißstände zum Teil noch erheblich übertreffen.

Die folgende Tabelle zeigt wie die oben abgedruckte 1. Tabelle ein Gesamtbild der Bestätigung. Für alle 10 Fahrer ist in Stunden angegeben, auf welche Zeitgruppen sich bei ihnen die 168 Wochenstunden verteilt haben.

Hilfsarb.	Lenkgszt.	Arbb.	Arbzt.	Pause	Schicht	Ruhezeit
24,5	43,5	34	102	22,5	124,5	43,5
27	35	45	107	21	128	40
23,5	30	25	78,5	25,5	104	64
16,5	24,5	32	73	24	97	71
x31,5	21,5	29,5	82,5	20,5	103	65
x26,5	29,5	21,5	77,5	17	94,5	73,5
19,5	51	38,5	109	21	130	38
20,5	37	50	107,5	20	127,5	40,5
17,5	33,5	47	98	24,5	1225,	45,5
15	43	36	94	24,5	118,5	49,5
222	348,5	358,5	929	220,5	1149,5	530,5
22	35	36	93	22	115	53

x In dieser Woche lag ein arbeitsfreier gesetzlicher Feiertag

---

Bemerkungen:

Am auffälligsten ist gegenüber den oben gefundenen Werten das verschobene Gewicht der einzelnen Zeitgruppen innerhalb der Schicht. Bei gleich gebliebenen Lenkungszeiten haben sich die Hilfsarbeiten von durchschnittlich 30 % auf 20 % der Schichtdauer verringert, während sich die Pausen und die Arbeitsbereitschaftszeiten um je 5 % auf 20 bzw. 30 % der Schichtdauer erhöht haben. Das Verhältnis von Vollarbeit zu Arbeitsbereitschaft und Ruhepausen innerhalb der Schicht stellt sich somit auf 50 : 50, während es in der Schichtenbuchauswertung mit 60 : 40 rangierte. Der Unterschied erklärt sich daraus, daß die Fernfahrtpraxis in einem streng durchrationalisierten Großbetrieb abgeleistet wurde, wo die Fahrer fast nur noch zwischen den einzelnen Filialen des Betriebs fahren und damit viele Ladearbeiten entfallen [9]. Da auch kaum Alleinfahrten in der Nahzone mehr vorkommen, bedeutet Lenkungszeit beim einen in aller Regel Arbeitsbereitschaft beim andern, was sich aus der

---

9) Diese haben sich durch die Mithilfe des Verfassers noch über das normale Maß hinaus verkürzt.

Tabelle gut ablesen läßt. Die erholsamere Verteilung der Gewichte innerhalb der Schichten führt zu längeren Arbeits- und Schichtzeiten.

An weiteren, nicht aus der Tabelle hervorgehenden Ergebnissen seien angeführt: Die 10 Fahrer leisteten insgesamt nur 23 Schichten. Davon waren nur 4 innerhalb der zulässigen 24-Stunden-Grenze. Noch 7 Schichten überschritten 60 Stunden; die längste lag bei 111 Stunden, der aber schon nach 6 1/2 Stunden "Ruhezeit" die nächste folgte. In jeder Woche lag der vorgeschriebene freie Tag. Insgesamt 15 von 23 Schichten enthielten Lenkungszeiten von über 10 Stunden und in 22 Fällen wurde ohne Unterbrechung durch eine Pause über 4 1/2 Stunden lang gelenkt. Insgesamt ergaben sich pro Fahrer und Woche 7,5 entweder für Fahrer oder Unternehmer oder für beide strafbare Arbeitszeitverstöße.

Die ausgewerteten Schichtenbücher sind jetzt 3 Jahre alt und die Fernfahrtpraxis liegt auch bereits 2 Jahre zurück. Inzwischen haben sich jedoch, wie durch Befragung von Fernfahrern leicht festzustellen ist, die Arbeitszeitverhältnisse nicht gebessert. Zwar geht überall die Tendenz dahin, durch Befreiung der Fahrer von möglichst vielen Hilfsarbeiten einen gesteigerten Warenumschlag zu erzielen, um in dem noch härter gewordenen Konkurrenzkampf vor allem mit der Schiene bestehen zu können. Es wird jedoch noch selten irgendwo gelungen sein, die Hilfsarbeiten so einzuschränken wie in dem Betrieb, den der Verfasser kennengelernt hat. In Kleinbetrieben - und diese überwiegen - dürften sie auch heute eher noch mehr Zeit einnehmen, als sich dies aus den ausgewerteten Schichtenbuchblättern ergibt, die ebenfalls aus einem Großbetrieb stammen. Insgesamt dürften bei erheblichen Schwankungen im Einzelfall die aus den Schichtenbuchblättern gewonnenen Ergebnisse auch heute noch den tatsächlichen Durchschnittsverhältnissen entsprechen. Diese sind jedenfalls eher schlechter als besser geworden.

Bei den Fahrern doppelt besetzter Fernlastzüge ohne Schlafkabine [10] weichen Zahl und Grad der Verstöße mindestens prozentual ebenso stark vom Zulässigen ab wie bei den Fahrern in Fahrzeugen mit Kabine. Nur die Ruhepausen nehmen einen etwas breiteren Raum ein und zwar auf Kosten der Lenkungszeit und der Arbeitsbereitschaft, da unterwegs häufiger ein paar Schlafstunden eingelegt werden müssen, die jedoch selten die für eine schichtunterbrechende Ruhezeit hier erforderlichen 10 Stunden erreichen. Die absoluten Wochenarbeits- und -schichtzeiten erreichen im Durchschnitt nicht

---

10) Noch immer sind solche Fahrzeuge im Fernverkehr keine Seltenheit.

die bei Kabinenfahrzeugen ermittelten Werte, da dies den Fahrern unmöglich ist, die keine auch nur annähernd vergleichbare Schlafmöglichkeit während der Fahrt haben. Insgesamt ist jedoch die Belastung der Fahrer in Fahrzeugen ohne Schlafkabine eher noch größer [11].

Bei Besetzung eines Fernlastzuges mit nur einem Fahrer [12] ergeben sich völlig andere, im Ergebnis jedoch nicht weniger unhaltbare Verhältnisse. Die 124-Stunden-Grenze in der Doppelwoche wird nur in Ausnahmefällen eingehalten [13]. Die Lenkungszeiten steigen teilweise erheblich über 40 Stunden in der Woche, dagegen sinkt die Arbeitsbereitschaft bis unter 10 % der Gesamtarbeitszeit ab. Die Schichtdauer von 12 Stunden wird nur selten eingehalten [14]. Die Lenkungszeitgrenze des § 15a StVZO wird bei überlangen Schichten in der Regel auch überschritten [15], und die ununterbrochene Lenkungszeit reicht noch häufiger über 4 1/2 Stunden hinaus als bei Zweierbesatzungen.

Um ein Bild über die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse im Möbelfernverkehr und im Bezirksgüterfernverkehr gewinnen zu können, reichen die vorliegenden Zahlen nicht aus.

> Im Möbelfernverkehr wird noch ausgeprägter als im allgemeinen Güterfernverkehr tags gepackt und geladen und nachts gefahren. Soweit die Fahrer auch zu Hilfsarbeiten herangezogen werden, sind die Arbeitszeitverhältnisse nicht besser. Hilfsarbeiten nehmen dann auf Kosten der

---

11) Dies rührt daher, daß die Unternehmer auch mit solchen Fahrzeugen im Konkurrenzkampf noch bestehen wollen.

12) Oft bei alleinfahrenden Kleinunternehmern oder aus Personalmangel bei vorübergehendem Ausfall des zweiten Fahrers durch Urlaub oder Krankheit (häufig wird dazu durch Gewährung der doppelten Spesen angereizt).

13) Ausnahmsweise hoch liegen allerdings die vom GewAA Heilbronn, Strafanzeige Nr. 06560/Li vom 2.7.59 festgestellten Wochenvollarbeitszeiten in aufeinanderfolgenden Wochen mit 86, 64, 60, 80, 81, 91, 81, 67, 92, 77, 77 Stunden.

14) Beispiele: 46 PLs 1740/61 StA Köln: An 18 Arbeitstagen nur fünfmal (dabei Schichten über 30 Stunden); 3 Cs 4054/60 AG Ulm: An 15 Arbeitstagen sechsmal (davon eine Schicht von 62 Stunden; aus der Strafanzeige des GewAA Heilbronn Nr. 06560/Z/Li vom 2.7.59 ergeben sich Schichtzeiten bis zu 129 Stunden).

15) Beispiel: 22 PLs 2725/58 StA Bonn: In 24stündiger Schicht 22 Stunden am Steuer.

Arbeitsbereitschaft und der Lenkungszeit zu. Die Schichten werden seltener 48 Stunden überschreiten, da die einzelnen Aufträge deutlicher voneinander abgegrenzt sind und daher häufiger Ruhezeiten zwischen ihnen liegen werden.

Im Bezirksgüterfernverkehr (bis zu 150 km) können die Fahrer theoretisch jede Nacht zuhause sein. Bei Besetzung der Fahrzeuge mit zwei Fahrern werden hier die Arbeitszeitverstöße in jeder Richtung geringer sein. Meist fährt nur ein Fahrer und dann werden die Schichtzeit von 12 Stunden und die 10stündige Ruhezeit häufig nicht beachtet.

b) Gründe für die festgestellten Arbeitszeitverhältnisse

Der Hauptgrund für die Unzahl der Arbeitszeitverstöße liegt auf wirtschaftlichem Gebiet. Die Anschaffung eines Lastzuges [16] ist umso lohnender, je mehr Tonnenkilometer in kürzester Frist geschafft werden. Daher bedeutet jede Stunde, die ein beladener Lastzug steht, nur weil die Fahrer schlafen, entgangenen Gewinn. Jede Mehrarbeitsstunde der Fahrer steigert den Unternehmergewinn. Dazu kommt noch, daß dem Güterverkehrsgewerbe jede Preiskonkurrenz gegenüber der Bundesbahn und auch untereinander durch die Setzung von Festtarifen, die im wesentlichen den Eisenbahn-Gütertarifen entsprechen, unmöglich gemacht ist [17]. Schon um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen daher die Güterfernverkehrsunternehmer die Schnelligkeit und Beweglichkeit des Gütertransports, als die beiden wesentlichen Vorteile ihres Gewerbes allen anderen Verkehrsträgern gegenüber, beibehalten oder gar noch steigern. Das einfachste Mittel hierzu ist es, alle Fahrer und Fahrzeuge möglichst ständig im Dienst zu halten [18].

Verhängnisvoll wird das verständliche Gewinnstreben der Unternehmer erst dadurch, daß es sich einig findet mit dem Verlangen der Kraftfahrer nach möglichst hohen Lohnsummen, und daß der einfachste Weg zu beiden Zielen

---

16) Anschaffungswert ca. DM 80 000

17) Vgl. Hein-Eichhoff-Pukall-Krien, Güterkraftverkehrsgesetz, 2. Bd., A III 1 und 2

18) Kein Kunde akzeptierte verspätete Lieferungen mit dem Hinweis auf einzuhaltende Arbeitszeitbestimmungen. Er wanderte vielmehr zu einem weniger skrupelbehafteten Unternehmer oder zur Bahn ab.

über hohe Arbeitszeiten führt. Das ist dort klar, wo Stundenlöhne bezahlt werden oder wo doch wenigstens die Mehrarbeit stundenweise abgegolten wird [19]. Aber auch wenn ein Wochenlohn mit einer Überstundenpauschale bezahlt wird [20], richtet sich die Gesamtsumme nach der betriebsüblichen Arbeitszeit und fast jeder Fahrer nimmt den Posten an, der ihm insgesamt am meisten einbringt, obwohl er weiß, daß er dabei auch am meisten leisten muß. Das heißt: Der Betrieb bekommt am ehesten Arbeitskräfte, in dem am meisten gezahlt, also auch am meisten gearbeitet wird.

Gegen dieses sich gegenseitig unterstützende Gewinnstreben von Arbeitgeber und Arbeitnehmer kommen trotz besserer Einsicht auch die Gewerkschaften nicht an. Diese sind als Interessenvertretungen auf das Vertrauen ihrer Mitglieder angewiesen und wählen bei einem Widerstreit der wahren und der realen Interessen ihrer Mitglieder in aller Regel den populären Weg, die realen Interessen zu vertreten. Die Fernfahrer wollen aber in ihrer großen Mehrheit höhere Löhne und nicht weniger Arbeit. Daher scheinen auch die höchstzulässigen Arbeits- und Schichtzeiten für die Gewerkschaften fast nur noch Handelsobjekte zu sein, deren Aufgabe von den Arbeitgebern mit höheren Löhnen, höheren Mehrarbeitszulagen und höheren Spesen erkauft werden muß [21].

Noch viele andere Faktoren tragen mehr oder weniger stark zu Arbeitszeitüberschreitungen bei [22]. Große Bedeutung für die überlangen Arbeitszeiten gewinnt

---

19) Letzteres kommt häufiger vor als ersteres.

20) Dies dürfte die Normalregelung sein, doch gibt es noch viele andere Methoden. Über Bedenken gegen Pauschalabgeltung von Mehrarbeit s. Fechner aaO., S. 82 ff.

21) Man braucht hier nicht auf den neuen BMT-Fernverkehr hinzuweisen, der sogar gegenüber seinem Vorgänger noch Verschlechterungen für die Arbeitnehmer bringt. Fast immer, wenn ein Tarifvertrag im Straßenverkehrsgewerbe mit der Begründung gekündigt wird, die Arbeitszeitverhältnisse müßten verbessert werden, ist das Ergebnis eine Lohnerhöhung oder eine Verkürzung der regelmäßigen Arbeitszeit, bei deren Überschreitung Zuschläge zu zahlen sind. Die Gewerkschaften unternehmen auch nichts zur Eindämmung unzulässiger Mehrarbeit, denn dadurch müßten sie sich gleichfalls in einen als unzumutbar empfundenen Gegensatz zum erklärten Willen der Mehrheit ihrer Mitglieder stellen.

22) Völlige Interessenharmonie zwischen Fahrern und Unternehmern herrscht z.B. wieder dann, wenn es vor Wochenenden oder Feiertagen gilt, möglichst noch heimzukommen, und sei es auch unter Überschreitung der

der Umstand, daß die Kraftfahrer von den für sie geltenden Arbeitszeitbestimmungen im besten Fall recht verschwommene Kenntnisse haben, also nicht wissen, wie weit ihre Arbeitspflicht reicht. Nicht selten ist sogar eine fast vollkommene Ahnungslosigkeit anzutreffen. Schuld daran trägt vor allem die Tatsache, daß die einzelnen Vorschriften verschiedenen Gesetzen und Tarifverträgen entstammen, somit unübersichtlich und außerdem sehr unklar sind[23]. Dazu kommt aber auch ein auffallendes Desinteresse an Arbeitszeitfragen. Daher sind den meisten Fernfahrern nicht einmal die primitivsten Begriffe des Arbeitszeitrechts bekannt, die in jedem Schichtenbuch auf der ersten Seite abgedruckt sind [24].

Die wirtschaftlichen Interessen aller Teile an langen Arbeitszeiten würden jedoch schnell in den Hintergrund gedrängt, und die mangelnde Kenntnis der Vorschriften bei den Fahrern und auch bei den Unternehmern wäre rasch beseitigt, wenn die Arbeitszeiten regelmäßig überwacht und Verstöße empfindlich geahndet würden. Beides ist jedoch nicht der Fall [25].

Weniger wichtig sind weitere Gründe, die vor allem von der Unternehmerseite vorgebracht werden. Zunächst wird behauptet, viele Fahrer dehnten unter Verstoß gegen ihre Vertragspflichten die Arbeitszeit absichtlich hinaus, um damit höhere Spesen und Löhne herauszuschinden. Dieser Einwand entbehrt vor allem dort nicht jeder Berechtigung, wo Stundenlöhne gezahlt oder die Mehrarbeit stundenweise abgegolten wird. Auch das Spesenschinden durch verzögerte Rückkehr zum Standort ist nicht selten [26]. Insgesamt dürfte dieser Grund jedoch nicht wesentlich ins Gewicht fallen.

Wochenarbeitszeit oder der Schichtzeit. Der Fahrer kommt zu seiner Familie und der Unternehmer bringt die beförderte Ware ans Ziel und kann das Fahrzeug sofort wieder neu beladen lassen.

23) So auch Spierling, Fahrtennachweis und Arbeitszeitkontrolle, Lexikon-Zeitschrift "Straßenverkehr" Reg. Nr. 11-4 Arbeitszeit, Bl. 1. Manche Vorschriften sind sogar für Beamte der Polizei und der Gewerbeaufsicht unverständlich.

24) Dort sollten noch die Grenzen des § 15a StVZO angegeben, aber die unhaltbare 10-Stunden-Grenze für die reine Arbeit entfernt werden.

25) S. dazu unten B II 2 und 3, S. 105 ff.

26) In einem Unternehmen sollen die Schichtzeiten um 25 bis 30 % zurückgegangen sein, als die Spesensätze nicht mehr nach der Abwesenheitszeit, sondern nach der Entfernung zum Zielort berechnet wurden (vgl. Jahresbericht der Gewerbeaufsicht des Landes Nordrhein-Westfalen für

Der Hauptvorwurf der Unternehmer gilt den Arbeitszeitvorschriften, die den Bedürfnissen der Praxis so wenig gerecht würden, daß sie ohne die Gefährdung eines geregelten und geordneten Betriebes gar nicht eingehalten werden könnten. Dieser Vorwurf ist nur in einem Punkte richtig. In doppelt besetzten Fahrzeugen mit Schlafkabinen müßten wesentlich längere als 24stündige Schichtzeiten zugelassen werden. Dies erfordert auf der einen Seite das Bedürfnis der Praxis, die in ihren Dispositionen flexibel bleiben muß und dazu längere zusammenhängende Zeiten braucht, in denen sie über Fahrer und Fahrzeuge verfügen kann. Auf der anderen Seite stehen dem keine arbeitsschutzrechtlichen Bedenken entgegen, weil Schichten von 24 Stunden angesichts der nicht unbedeutenden Erholungswirkung der Kabinenzeiten keinen bei Schichtbeginn ausgeruhten Fahrer ermüden [27]. Im übrigen verbieten es jedoch vorrangige arbeitsschutzrechtliche Gründe, den Bedürfnissen der Praxis weiter entgegenzukommen [28].

Wenn schließlich darauf verwiesen wird, ein Teil der überlangen Schicht- und Arbeitszeiten sei gar nicht geleistet, sondern rühre aus absichtlichen oder unabsichtlichen Falscheintragungen der Fahrer in ihren Schichtenbüchern her, dann ist dem entgegenzuhalten, daß absichtliche Falscheintragungen kaum vorkommen und daß sich die fahrlässigen Falscheintragungen aus Schlamperei, die allerdings häufig sind, im Ergebnis ausgleichen, im Einzelfall aber zu falschen Ergebnissen führen können [29].

Zu der starken Belastung der Kraftfahrer mit Hilfsarbeiten trägt auch der Mangel an Arbeitskräften für solche Arbeiten bei. Ein besonders starker Mangel an Fernfahrern ist dagegen bis heute noch nicht aufgetreten.

Zusammenfassend sei festgestellt, daß sich die gemessen an den Normen katastrophalen Arbeitszeitverhältnisse im Güterfernverkehr vorwiegend nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten richten, die dem Interesse der meisten Fahrer nach möglichst hoher Entlohnung entsprechen und denen andere Fahrer sich nicht entgegenstellen, weil sie die geltenden Vorschriften nicht kennen. Die

---

das Jahr 1959, S. 51).

27) Ihm wäre es lieber, seiner Gesundheit zuträglicher und seinem Privatleben förderlicher, wenn er bei verlängerten Schichten längere Ruhezeiten erhielte, die dann erst von "Schlafzeiten" zu "Freizeiten" würden.

28) Viele Vorschriften gehen im Gegenteil arbeitsschutzrechtlich eher zu weit (Lenkungszeit, Arbeitszeit), andere sind, wie gezeigt, sogar unhaltbar (Mindestruhezeiten).

29) Vgl. dazu unten B II 1, S. 104 f.

Grenze nach oben bilden praktisch nie irgendwelche Arbeitszeitbestimmungen, sondern der Arbeitsanfall und die körperliche Leistungsfähigkeit der Fahrer [30]. Begünstigt werden diese Verhältnisse durch die mangelnde Überwachung der Vorschriften und die zaghafte Anwendung der Strafbestimmungen.

c) Folgen der festgestellten Arbeitszeitverhältnisse

aa) Arbeitnehmerschutz

Fernfahrer haben unter harten Bedingungen eine schwere Arbeit zu leisten. Eine Arbeit, die nicht nur körperliche Höchstleistung und Geschicklichkeit, sondern auch äußerste und anhaltende Konzentrationsfähigkeit neben einem gesteigerten Verantwortungsbewußtsein verlangt. Eine Arbeit, die durch die absolute Unregelmäßigkeit jedes Tages- und Wochenablaufs erschwert ist [31] und die den Fahrern durchschnittlich nur halb so viel Freizeit läßt wie etwa Fabrikarbeitern. Dazu fällt diese Freizeit oft im Wagen, in Fernfahrerheimen, Autohöfen oder auf Schlafstellen im Betrieb an und das noch selten zu normalen Schlafzeiten. Kaum einmal wird ein Fernfahrer länger als 30 bis höchstens 36 Stunden wöchentlich zuhause sein. Davon bleibt neben dem dringend erforderlichen Schlaf für ein Familienleben, für Freizeitbeschäftigung, Sport, Unterhaltung und Geselligkeit nichts oder jedenfalls weniger übrig als heute jedem Menschen zur freien Entfaltung seiner Persönlichkeit zustehen müßte.

Die überlangen Arbeits- und Schichtzeiten und die viel zu kurzen Freizeiten schädigen zusammen mit den widrigen Umständen, unter denen die Arbeit zu leisten ist, die Gesundheit und die Arbeitskraft der Fernfahrer so sehr, daß dies zu einer hohen berufsbedingten Frühinvalidität, zu Magen-, Herz- und Kreislauferkrankungen und zu nervösen Störungen bei vielen Fernfahrern führt [32].

---

30) Daher werden nur die Bestimmungen nicht oder selten verletzt, die hart an oder schon über dieser Grenze liegen.

31) Tag und Nacht, Morgen und Abend unterscheiden sich nur durch die Licht- und Sichtverhältnisse. Es gibt keinen Feierabend, keine geregelten Pausen, keine regelmäßigen Schlaf- und Essenszeiten.

32) So Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 9; Ganter, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 21. Genaue Zahlen sind unbekannt und auch Untersuchungen über die Belastung der Fahrer haben zu keinen meßbaren Ergebnissen geführt.

Einige wissenschaftlich erforschte Teilaspekte der Überforderung seien genannt: Autofahren ist an sich schon schädlich für den Organismus; es führt zu Muskelhärten, Bandscheibenschäden und zur oft verhängnisvollen Schwäche in den Händen [33]. Auch rheumatische Beschwerden sind für den Fernfahrerberuf charakteristisch. Dasselbe gilt für die Schädigung durch im Übermaß genossene Aufputschungsmittel und für Magenbeschwerden durch die unregelmäßige Nahrungsaufnahme und den oft tagelangen Verzicht auf warme Mahlzeiten [34].

Sehr gefährlich sind auf die Dauer gesehen auch die erheblichen Schadenswirkungen des den Kraftfahrer ständig umdröhnenden Lärms, die von dem subjektiven Lärmempfinden unabhängig sind. Die Geräusche bewirken vegetative Reaktionen, und schädigen in ihrem höheren Bereich (ab 90 phon) auch das Innenohr. Sonstige Folgen sind: Erhöhung des Blutdrucks, Beschleunigung der Herztätigkeit, Steigerung des Stoffwechsels, Abnahme der Tätigkeit der Verdauungsorgane, Erhöhung des Liquordrucks im Gehirn, Steigerung der Spannung der Muskulatur, anomale Drüsentätigkeit. Alle Folgen treten auch bei Schlafenden auf [35].

Durch die chronische Ermüdung [36] geraten Fernfahrer in einen nervösen Allgemeinermüdungszustand, der durch die Ruhezeiten nicht ausgeglichen werden kann. Die Folgen sind zunächst psychische Erscheinungen der Labilität, Depressionen, Reizbarkeit und Unduldsamkeit [37]. Daß eine andauernde Ermüdung über die psychischen Störungen auch auf die Physis übergreift und den allgemeinen Gesundheitszustand herabsetzt, vor allem die Widerstandsfähigkeit des Körpers mindert, ist bekannt.

Die genannten Schadenswirkungen summieren sich und werden um die Folgen der hier nicht genannten Belastungen vermehrt. Dies führt zum Beispiel dazu, daß das Durchschnittsalter der Fernfahrer mit ungefähr

---

33) Vgl. hierzu Koelsch, Lehrbuch der Arbeitshygiene, Bd. 2, S. 434

34) So Koelsch, Lehrbuch der Arbeitshygiene, Bd. 2, S. 434

35) Vgl. grundlegend Lehmann, Deutsche Medizinische Wochenschrift 1957, 465 ff.; Jansen, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. I, S. 680; Wiethaupt, DVBl 59, 240; zu einzelnen Schadensfolgen Greß, Württembergische Gemeindezeitung 1959, 233

36) Auch Lärm führt zur Ermüdung; vgl. Wiethaupt, DVBl 59, 240

37) So Grandjean, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. I, S. 458 f.

35 Jahren erschreckend niedrig liegt und die verbreitete Behauptung bestätigt, als Fernfahrer werde man nicht alt [38].

Bei den geschilderten Schäden und Strapazen und den bekannten Gefahren des Fernfahrerberufs ist es erstaunlich, daß es trotz der angespannten Arbeitsmarktlage noch nicht zu einem beängstigenden Mangel an Fernfahrern gekommen ist und daß fast niemand diesen Beruf rechtzeitig und freiwillig wieder aufgibt. Die relativ guten Verdienstmöglichkeiten [39] bieten nur eine oberflächliche und unvollständige Erklärung für diese Anziehungskraft. In Wirklichkeit ist die Fernfahrerei eine Leidenschaft. Dieses anstrengende, unbequeme und unstete Leben ist zugleich ein weithin freies Leben, und die meisten Fernfahrer hängen bei einem mehr oder weniger stark ausgeprägten nomadenhaften Zug ihres Wesens mit Leib und Seele an ihrem Beruf, der ihr großes, meist einziges Hobby ist, dem ihre ganze oft uneingestandene Liebe gilt und dessen Faszination sie nicht mehr losläßt.

bb) Schutz der Allgemeinheit

Jedermann weiß aus Erfahrung, wie ermüdend das Autofahren wirkt. Die Tätigkeit ist statisch. Von dem Auge und den Muskeln wird eine Daueranspannung verlangt, wobei kaum eine Zwischenbewegung möglich und nötig ist, die zur Erholung der angespannten Muskelpartien führen könnte [40]. Dazu kommt besonders nachts die enorm ermüdungsfördernde Monotonie der optischen und akustischen Eindrücke. Das alles trifft zutiefst einsame Fahrer,

---

38) Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 6 hat als Durchschnittsalter von 800 Fernfahrern 36 Jahre festgestellt. Eine eigene Untersuchung hat in einem Großbetrieb bei 50 Fahrern ein Durchschnittsalter von 33 Jahren ergeben (nur ein Fahrer war über 50 Jahre alt, der jüngste 23).

39) Viele kommen mit den Spesen auf über DM 1000,- im Monat. Die Spesen können allerdings nur teilweise "gespart" werden und die Stundenlöhne liegen ausgesprochen niedrig (tarifvertraglich unter 3,- DM), so daß die hohe Summe sich erst aus der Vielzahl der Arbeitsstunden ergibt.

40) O. u. L. Prokop, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1955, 27; Koelsch, Lehrbuch der Arbeitshygiene, Bd. 2, S. 434. Jede Fahrtunterbrechung, und diene sie auch schwerer körperlicher Arbeit, schiebt deshalb die Ermüdung hinaus. So auch Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 11

die bei chronischer Übermüdung ein starkes Schlafverlangen verspüren. Daß dies zu einer Vielzahl ermüdungsbedingter Verkehrsunfälle führen muß, leuchtet ein.

Die amtliche Verkehrsunfallursachenstatistik weist nur bei einer verschwindend geringen Zahl von Unfällen Übermüdung oder Einschlafen am Steuer als Ursachen aus [41]. Das sagt jedoch über die Häufigkeit der Ermüdungsunfälle bei Fernfahrern nichts. Dafür gibt es zwei Gründe. Einmal fährt allerhöchstens jeder 12. zugelassene LKW im Fernverkehr[42] und dort herrschen völlig andere Arbeitsbedingungen als für die Fahrer aller anderen LKW (zu denen auch Lieferwagen und Zugmaschinen rechnen). Zum anderen wird nur in einem geringen Bruchteil aller Fälle eine in Wirklichkeit für den Unfall ursächliche Übermüdung der Fahrer ermittelt und statistisch verwertet [43]. Dies liegt daran, daß es einen meßbaren Ermüdungsgrad ebensowenig gibt wie Maßstäbe dafür, wann eine Übermüdung beginnt, daß kein Fahrer freiwillig zugesteht, er sei vor einem Unfall eingeschlafen oder übermüdet gewesen [44] und daß die wenigen gegebenen Feststellungsmöglichkeiten von der Polizei nur sehr unvollkommen genützt werden [45].

---

41) So kommt 1960 auf 1000 Unfälle mit Personenschaden nur 8,7 Mal die Ursache Ermüdung. Bei LKW-Fahrern ist die Unfallursache Ermüdung bezogen auf die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge etwa dreimal so hoch wie bei PKW-Fahrern. Sie ist seit 1956 ungefähr konstant geblieben (entgegen der zunächst begründeten Vermutung von Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 17). Diese Angaben stützen sich auf eine schriftliche Auskunft des Statistischen Bundesamtes vom 24.1.62 V/13-D 111.32 Kl/EM

42) Im allgemeinen Güterfernverkehr sogar nur ca. 18 000 von (1960) 644 000. Vgl. dazu die 3. und 4. VO über Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge des Güternfernverkehrs und der Fahrzeuge des Möbelfernverkehrs vom 28.8.57 (BAnz. Nr. 170 vom 5.9.57) bzw. vom 16.6.59 (BAnz. Nr. 166 vom 23.6.59); s. auch bei Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 3 f.

43) So auch Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 8; Guelde, DAR 51, 57

44) Er weiß, daß dies den Führerschein kosten kann und zu härteren Strafen führt (fahrlässige Verkehrsgefährdung), als wenn er ein anderes Versehen zugibt.

45) Ein Fahrer erzählte von einem schweren Unfall, den er nach einer Schichtdauer von 96 Stunden verursacht habe. Sein Schichtenbuch sei ungeprüft

Zu besseren Ergebnissen als die Unfallursachenstatistik kommen private Befragungen der Fahrer und Beobachtungen im Verkehr. Bei einer Fragebogenaktion gaben 100 von 569 Kraftfahrern zu, schon einmal am Steuer eingeschlafen zu sein [46]. Eigene Befragungen, allerdings in geringerem Umfang, ergaben, daß fast jeder Fahrer schon einmal am Steuer eingeschlafen war. Noch über die Hälfte hatte dabei einen Unfall verursacht, jedoch nur einer einen sehr schweren. Nie war Übermüdung als Unfallursache festgestellt worden [47].

Nur in den seltensten Fällen führt auch die stärkste Übermüdung zum Einschlafen am Steuer [48]. Aber schon das Fahren in ermüdetem Zustand bringt die Verschlechterung erworbener Reflexe und routinemäßiger Reaktionen mit sich, so daß schlechter gefahren wird und das Unfallrisiko vor allem bei plötzlichen Situationsänderungen gewaltig steigt [49]. Die Zahl der so durch Fernfahrer zustande gekommenen Ermüdungsunfälle kann nur grob geschätzt werden.

---

geblieben, und auch im Strafverfahren sei von Übermüdung nicht die Rede gewesen. Dies ist kein Einzelfall. Ein weiteres Versäumnis der Polizei liegt darin, daß sie sich bei Unfallprotokollen im allgemeinen mit der Feststellung eines einzigen, die Fahrlässigkeit indizierenden Umstandes begnügt. Ihr genügt es z.B. mangelnde Aufmerksamkeit festzustellen, sie forscht dann nicht nach, worauf diese beruht.

46) Vgl. O. u. L. Prokop, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1955, 19 ff. (25). Unklar ist, ob dabei nur Fernfahrer befragt wurden.

47) Viele alte Fahrer versicherten, wer einige Zeit als Fernfahrer tätig gewesen sei und behaupte, noch nie am Steuer eingeschlafen zu sein, der lüge. Dies bestätigen Beobachtungen auf den Straßen. Mehrmals während der kurzen Zeit der eigenen Fernfahrtpraxis mußten vorausfahrende Fernfahrer durch lautes Hupen aufgeweckt werden. Man hatte jeweils genau gemerkt, wie der Wagen führerlos geworden langsam aus der Spur auf die rechte Seite geriet. Einige Male mußte längere Zeit hinter solchen Lastzügen hergefahren werden, weil die Fahrer alle paar Minuten von neuem einschliefen. Ein anderes Mal stand mitten auf der Fahrbahn mit laufendem Motor und eingeschaltetem Fernlicht ein Lastzug, dessen Fahrer über das Steuer gebeugt schlief.

48) Einschlafen erfordert ein aktives Einwilligen in die vorhandenen Müdigkeitsempfindungen; so O. u. L. Prokop, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1955, 29

49) O. u. L. Prokop, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1955, 22

Es erscheint keineswegs zu hoch gegriffen, diesen Anteil mit über 10 % aller von Fernfahrern verursachten Unfälle anzunehmen. Bei nächtlichen Unfällen auf der Autobahn wird die Übermüdung sogar bei fast jedem zweiten Unfall mitursächlich sein. Unter diesen Umständen ist die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer durch übermüdete Fernfahrer erheblich beeinträchtigt [50].

3. TATSÄCHLICHE ARBEITSZEIT IM GÜTERNAHVERKEHR

Die Zahl der Arbeitszeitverstöße bei Fahrern im Güternahverkehr steht der bei Fernfahrern ermittelten nicht wesentlich nach. Die im Höchstfall zulässige Arbeitszeit von 10 Stunden wird außer an Samstagen nur ausnahmsweise eingehalten [51]. Die Wochenarbeitszeit liegt regelmäßig über der zulässigen 60-Stunden-Grenze. Der Durchschnitt dürfte um 70, bei den für das Baugewerbe eingesetzten Fahrzeugen erheblich über 70 Stunden liegen [52]. Die Zusammensetzung der Arbeitszeit aus den Gruppen Lenkungszeit, Hilfsarbeiten und Arbeitsbereitschaft ist stark unterschiedlich, so daß keine Durchschnittswerte

---

50) Die gegenteilige Ansicht bei Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 12 f. ist unhaltbar. Einmal geht Delfs nur von den Unfällen aus, bei denen die Übermüdung als Ursache amtlich ermittelt ist. Dies ist aber nur bei einem geringen Bruchteil der tatsächlichen Ermüdungsunfälle der Fall. Dann stimmt es auch nicht, daß Verletzungen der Fahrer und Eigen-Sachschäden der Unternehmer die Allgemeinheit nicht schädigten. Es ist eine volkswirtschaftliche Binsenweisheit, daß jede Vernichtung von Werten das Volksvermögen mindert und damit die Allgemeinheit schädigt. Auch jede Verletzung eines Fernfahrers führt durch den Ausfall der Arbeitskraft zu einem Schaden für die Volkswirtschaft und eventuell zu einer Belastung der Allgemeinheit durch Rentenzahlungen.

51) Eigene Nachprüfungen bei 3 Fahrern an insgesamt 42 Arbeitstagen ergab nur an 7 Tagen, davon fünfmal samstags, eine zulässige Arbeitszeit. Der Schnitt lag von Montag bis Freitag bei 12 1/4 Stunden täglich.

52) Das entspricht den eigenen Feststellungen. Beispiel eines wegen Geringfügigkeit eingestellten Strafverfahrens (4 Fahrer in aufeinanderfolgenden Wochen): 89-84-85; 83-75-76; 80-77-78-66-71-71; 74-74-75-79. (42 Es 3/61 AG Bonn).

angegeben werden können. Die Arbeitsbereitschaft liegt in aller Regel um 10 %, hat also keinen erheblichen Umfang [53], dagegen nimmt die Lenkungszeit oft bis zu 80 % der Arbeitszeit ein [54] und überschreitet besonders bei Sand- und Kiesfahrzeugen oft die 9- oder 10-Stunden-Grenze pro Schicht. Die Schichtdauer von 12 Stunden wird regelmäßig im gleichen Umfang überschritten wie die zulässige Arbeitszeit [55].

Unter den Gründen für diese grobe Mißachtung der geltenden Vorschriften fällt das Gewinnstreben beider Teile noch stärker ins Gewicht. Die überhitzte Konjunktur besonders im Baugewerbe erlaubt jeden Preis und die Fahrer erhalten häufiger einen Stundenlohn oder doch stundenweise berechnete Mehrarbeitszuschläge. Bei Durchschnittsschichten von 14 Stunden sind die Fahrer auch schon überfordert und gefährden infolge ihrer Übermüdung die Allgemeinheit der übrigen Verkehrsteilnehmer [56].

---

53) Es kommt praktisch nicht vor, daß ein Fahrzeug mit zwei Fahrern besetzt ist.

54) Beispiel: Arbeitszeit 12 1/2 Std. - Lenkungszeit 11 Std.; Arbeitszeit 11 1/2 Std. - Lenkungszeit 10 3/4 Std. (3 Cs 1673/61 AG Ulm).

55) An 42 selbst ausgewerteten Arbeitstagen von 3 Fahrern war sie nur sechsmal, davon fünfmal samstags, eingehalten. Bei Fahrzeugen, die für das Baugewerbe eingesetzt sind, finden sich häufig Schichtzeiten von 18 bis 24 Stunden. Beispiel: (2 Ds 70/60 AG Wipperfürth)
An 164 fortlaufenden Arbeitstagen bei einem Zug Durchschnittsschicht von 16 Stunden; 12-Std.-Grenze nur 30 Mal eingehalten. (Dabei sind Schichten schon ab 6 Std. als durch Ruhezeit unterbrochen angesehen, sonst Einzelschichten bis 100 Std.)

56) Hierbei ist auch zu berücksichtigen, daß die Nahverkehrsfahrer im Durchschnitt bei weitem nicht die fahrerische, gesundheitliche und charakterliche Qualität der Fernfahrer erreichen, da hier schon die Auslesefunktion der Zweierbesatzung entfällt (vgl. dazu Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 5) und ein Fahrermangel herrscht.

4. TATSÄCHLICHE ARBEITSZEIT IM OMNIBUSVERKEHR

Etwas besser, aber noch längst nicht den Vorschriften entsprechend, ist das Bild der tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse im Omnibusverkehr [57]. Im Linienverkehr sind die Verhältnisse am besten. Hier hält sich die Überschreitung der zulässigen Schicht- und Lenkungszeitgrenzen meist in erträglichem Rahmen[58]. Die Lenkungszeit nimmt regelmäßig ca. 80 % der Arbeitszeit ein, so daß die Arbeitsbereitschaft selten mehr als 10 % ausmacht [59]. Erfahrungsgemäß werden die wöchentlich zulässigen Arbeits- und Schichtzeiten sehr häufig dadurch erheblich überschritten, daß die werktags im Linien- oder Arbeiterberufsverkehr tätigen Fahrer am Wochenende im Ausflugsverkehr eingesetzt werden. Im Gelegenheitsverkehr reichen die Schichtzeiten und damit auch die Lenkungszeiten pro Schicht häufig weit über das zulässige Maß hinaus [60]. Die Arbeitsbereitschaft [61] erreicht in der Regel auch ohne doppelte Besetzung des Fahrzeugs um 25 % der Arbeitszeit, hat also erheblichen Umfang. Sehr belastend ist dagegen der im Gelegenheitsverkehr geradezu regelmäßige, oft monatelang andauernde Entzug der freien Tage [62].

---

57) Es handelt sich um keinen extremen Fall, wenn in 4 Wochen bei 6 Fahrern insgesamt 48 Arbeitszeitverstöße aller Art festgestellt wurden (2 CsP 805/61 AG Besigheim).

58) Doch kommen Schichtzeiten von über 15 bis zu 20 Stunden vor (26a PLs 3514/58 StA Düsseldorf) und die Lenkungszeit erreicht gelegentlich 12 Std. pro Schicht und über 54 Std. in der Woche. Auch ununterbrochene Lenkungszeiten bis zu 10 Std. sind keine Seltenheit (26a PLs 3514/58 StA Düsseldorf; 2 CsP 805/61 AG Besigheim).

59) Es gibt jedoch Linien, wo dies anders ist. Auch wenn bei "Teilschichten" die Ruhepause lang dauert, können die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 AZO vorliegen.

60) Nur die Unbequemlichkeit für die Fahrgäste setzt Grenzen. Beispiele für Schichten bis zu 30 Std., Lenkungszeiten bis über 20 Std. und ununterbrochene Lenkungszeiten bis zu 10 Std. finden sich in den Akten 2 CsP 805/61 AG Besigheim.

61) Manchmal allerdings nur unter Einrechnung "überflüssiger" Pausen.

62) Besonders in der Saison von Mai bis September und vom Dezember bis Februar wird gelegentlich nicht ein freier Tag gewährt. Die am Jahresende oft noch fehlenden bis zu 20 freien Tage werden nach eigenen Beobachtungen meist im gegenseitigen Einverständnis, aber unter Verstoß gegen zwingende Vorschriften durch Geldzahlungen abgelöst.

Da im Omnibusverkehr schon kleinste Unfälle eine große Zahl von Fahrgästen gefährden, können die vorkommenden Arbeitszeitverstöße im Interesse der Verkehrssicherheit nicht geduldet werden. Dagegen sind bei den im allgemeinen ausreichenden Schlafzeiten keine besonderen Gefahren für die Gesundheit und die Arbeitskraft der Omnibusfahrer ersichtlich, wenn auch die echte Freizeit besonders während der Saison für die Persönlichkeitsentfaltung außerhalb des Arbeitsverhältnisses zu gering ist.

5. TATSÄCHLICHE ARBEITSZEIT IM KRAFTDROSCHKEN- UND MIETWAGENVERKEHR

Die Arbeitszeitverhältnisse im Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr sind undurchsichtig. Kontrollen sind praktisch unmöglich, da keine Arbeitszeitnachweise geführt zu werden brauchen. Es kann nur festgestellt werden, daß die Arbeitszeitvorschriften auch hier nicht eingehalten werden.

In geradezu schamloser Weise wird vielerorts im Krankentransport, der als Mietwagenverkehr zu klassifizieren ist, das humanitäre Ziel der Arbeit zur Überforderung der zu wenigen Fahrer ausgenützt [63]. Im Kraftdroschkengewerbe ist die Zahl der absoluten Arbeitszeitverstöße deshalb geringer, weil die meisten Fahrzeuge ausschließlich von den Unternehmern selbst gesteuert werden, die keinen Arbeitszeitbeschränkungen unterliegen. Für die wenigen in einem Arbeitsverhältnis stehenden Taxifahrer gelten oft die gesetzlichen Bestimmungen, da viele Unternehmer nicht organisiert sind. Nach eigenen Beobachtungen sind Schichtzeiten bis zu 20 Stunden und Arbeitszeiten von 16 Stunden keine seltenen Ausnahmen. Nicht an jedem Standort hat die Arbeitsbereitschaft erheblichen Umfang.

---

63) Ein Landesarbeitsministerium erteilte die Auskunft, daß Schichtzeiten bis zu 304 Std. (mehr als 12 Tage) und Wochenarbeitszeiten bis zu 168 (!) Std. festgestellt worden seien.
Vgl. auch die Feststellungen bei Rieger, Die Arbeitszeit in Krankenanstalten, besonders S. 40 ff., 101 f.

II. EINHALTUNG DER KONTROLLBESTIMMUNGEN UND HANDHABUNG DER STRAFVORSCHRIFTEN

1. EINHALTUNG DER KONTROLLBESTIMMUNGEN

Die Schichtenbücher [1] haben den Fahrern hinsichtlich ihrer Führung gegenüber den früheren Fahrtenbüchern wesentliche Erleichterungen gebracht. Trotzdem werden die Eintragungen in aller Regel erst nach längerer Zeit und dann schlampig bis willkürlich vorgenommen, ohne daß dadurch jedoch auf einen längeren Zeitraum gesehen das Bild der tatsächlich geleisteten Arbeit erheblich verfälscht würde.

Die Gewohnheiten der Fahrer sind verschieden. Manche nehmen das Schichtenbuch bis zu dreimal täglich, andere nur am Ende der Woche zur Hand, wobei dann das Tachographenschaublatt als Anhaltspunkt für die Lenkungszeit dient und die übrigen Striche je nach der Gewissenhaftigkeit und dem Erinnerungsvermögen der Fahrer mehr oder weniger genau ausfallen. Schon Ungenauigkeiten von auch nur einer halben Stunde können aber z.B. Pausen zu Ruhezeiten machen und umgekehrt.

Der Grund für die allgemeine Schlamperei auf diesem Gebiet liegt nicht nur in dem allgemeinen Desinteresse der meisten Fahrer an allen Arbeitszeitfragen, sondern auch darin, daß die Fahrer die Notwendigkeit ihrer Aufzeichnungen, die weder für sie noch für ihren Arbeitgeber von Interesse sind [2], nicht einsehen, ja die Eintragungspflicht für eine Art Schikane halten und daß jede schriftliche Arbeit, bei der es auf exakte Genauigkeit ankommt, dem großzügigen, nicht in halben Stunden denkenden Wesen der meisten Fernfahrer widerspricht [3].

Nach den eigenen Feststellungen während der Fernfahrtpraxis waren die Eintragungen im einzelnen fast immer unzuverlässig. Einige Pausen fehlten, andere waren zuviel eingetragen. Einmal fand sich Arbeits-

---

1) Von den Kraftfahrern werden sie nur als "Märchenbücher", "Lügenbücher" oder "Geschichtenbücher" bezeichnet.

2) Sie werden fast nie als Berechnungsgrundlage für die Entlohnung verwendet.

3) So ist es kein Wunder, daß bei einer Kontrollaktion, die 3501 Fahrzeuge umfaßte, 3181 Verstöße ermittelt wurden, die fast alle die mangelhafte Führung der Schichtenbücher betrafen; vgl. Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 17

bereitschaft in der Rubrik für Hilfsarbeiten, ein anderes Mal umgekehrt. Diese Differenzen entstanden aber nie absichtlich, was sich schon daraus ergibt, daß sie sich oft bis zum Wochenende durch andere Fehler wieder ausgeglichen hatten, so daß auf die Woche gesehen sich kaum einmal Differenzen von mehr als 3 Stunden ergaben.

Abschließend sei erwähnt, daß bewußte Falscheintragungen schon deshalb kaum vorkommen, weil kein Fahrer damit rechnet, daß jemand sein Schichtenbuch nachprüft.

Demgegenüber werden die Fahrtschreiber besser bedient, weil hier nur beim Auswechseln der Schaublätter kurze handschriftliche Eintragungen nötig sind [4].

2. HANDHABUNG DER ARBEITSZEITKONTROLLE

Eine Arbeitszeitkontrolle bei Kraftfahrern findet praktisch überhaupt nicht statt. Die dazu in erster Linie zuständigen Gewerbeaufsichtsämter sind durch andere wichtige Aufgaben überlastet [5], so daß Straßenverkehrskontrollen überhaupt ausscheiden [6] und auch Betriebsprüfungen Seltenheitswert haben, weshalb niemand mit ihnen zu rechnen braucht [7]. Bei Polizeikontrollen soll

---

4) Auf längeren Fahrten wird es gelegentlich versäumt, das Schaublatt rechtzeitig zu wechseln, so daß das eingelegte Blatt doppelt beschrieben und damit fast unbrauchbar wird. Eingriffe in den Mechanismus des Fahrtschreibers dienen meist nur der Vorspiegelung einer geringeren als der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit.

5) Die Arbeitszeitkontrolle bei Kraftfahrern ist zeitraubend: Prüfung der Schichtenbücher, Vergleich mit Tachographenschaublatt, Ermittlung der richtigen Arbeitszeitvorschriften, Abfassung einer ausführlichen Strafanzeige (Staatsanwälte und Richter haben keine Ahnung vom Arbeitszeitrecht der Kraftfahrer), Zeugen- oder Sachverständigenpflicht bei Gericht.

6) Nur an der Interzonenautobahn in Berlin steht gelegentlich ein Beamter der Gewerbeaufsicht. Von ihm wurden z.B. zwei Fernfahrer, die schon zwei Tage lang keine Aufzeichnungen im Schichtenbuch hatten, aufgefordert, die fehlenden Eintragungen nachzuholen. Die daraufhin eingezeichneten Striche wurden ungeprüft (Tachographenschaublatt) der Kontrolle zugrunde gelegt.

7) Ein Gewerbeaufsichtsbeamter meinte, daß er in den 15 Jahren seines

nur die Einhaltung der Schichtenbuchverordnung und der Vorschriften des § 15a StVZO geprüft werden [8]. Meist wird jedoch nicht einmal dies gemacht [9]. Die Beauftragten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr kontrollieren die Arbeitszeitverhältnisse nie [10]. Erwähnt sei schließlich noch, daß PKW-Fahrer schon deshalb nicht kontrolliert werden können, weil sie keine Arbeitszeitnachweise zu führen brauchen.

Daß bei den geschilderten Umständen nur die allerwenigsten Arbeitszeitverstöße entdeckt werden, leuchtet ein. Selbst bei vorsichtigster Schätzung kommen auf einen aufgedeckten mindestens tausend unerkannt gebliebene Arbeitszeitverstöße [11].

3. HANDHABUNG DER STRAFVORSCHRIFTEN [12]

Die Gewerbeaufsichtsämter pflegen alle zum erstenmal oder nach einer längeren Unterbrechung zum erstenmal wieder bei einer Arbeitszeitüberschreitung ertappten Unternehmer und Kraftfahrer zunächst zu verwarnen und erst in gravierenden Wiederholungsfällen Strafanzeige bei den Staatsanwaltschaften

---

Dienstes noch nicht einmal bei einem Viertel der zu seinem Bezirk gehörigen Kraftverkehrsbetriebe gewesen sei.

8) Vgl. Schreiben des Bundesministers für Arbeit an die Länder vom 11.2.56 - III c/592/56 - Ziffer 4, abgedruckt bei Böhm, Schichtenbuchverordnung, S. 28. Die Kenntnis weiterer Arbeitszeitbestimmungen wäre für Polizeibeamte auch unzumutbar.

9) Gelegentlich fragen Polizisten nach dem Schichtenbuch, begnügen sich aber in der Regel mit dessen bloßem Vorhandensein und fordern allenfalls auf, fehlende Eintragungen nachzuholen. Bei Omnibusfahrern wird das Schichtenbuch schon mit Rücksicht auf die Fahrgäste nicht geprüft.

10) Diese Auskunft wurde von der Bundesanstalt mündlich erteilt.

11) Beispiel: Aus den ausgewerteten Schichtenbuchblättern ergaben sich pro Fahrer und Jahr durchschnittlich 338 Verstöße. Der Unternehmer, aus dessen Betrieb die Unterlagen stammten, beschäftigte 70 Fahrer im Nah- und Fernverkehr. Er war jahrelang wegen Arbeitszeitverstößen nicht bestraft worden, obwohl jährlich ca. 20 000 in seinem Betrieb vorkamen.

12) Vgl. hierzu auch Müller, Gerichtliche Ahndung von Verstößen gegen Arbeitszeitvorschriften, bei Fechner, aaO., S. 188 ff.

zu erstatten oder, soweit das zulässig ist, bei den Amtsgerichten den Erlaß einer Strafverfügung zu beantragen. Bei Staatsanwaltschaften und Gerichten besteht die starke Tendenz, Arbeitszeitverstöße zu bagatellisieren und anhängige Verfahren wegen Geringfügigkeit einzustellen oder verjähren zu lassen [13]. Wenn es zu einer Verurteilung kommt, liegen die Strafen in der Regel zwischen DM 10,- und DM 50,-, höchst selten einmal um DM 100,- [14].

Eine so laxe Handhabung der Strafbestimmungen nimmt der Gewerbeaufsicht jeden Ansporn zur Aufklärung. Außerdem wirken derart lächerliche Strafen weder bessernd noch abschreckend, sondern reizen geradezu zu weiteren Arbeitszeitverstößen an. Unternehmer wie Fahrer können sich nämlich leicht ausrechnen, daß bei der minimalen Aussicht, entdeckt und bei der noch geringeren, verurteilt zu werden und bei der auch dann noch zu erwartenden niedrigen Strafe die Mißachtung der Arbeitszeitbestimmungen sich wirtschaftlich lohnt. Der Mehrverdienst macht ein Vielfaches der drohenden Strafen aus.

Bis jetzt ist noch kein Fall bekannt geworden, daß einem Fuhrunternehmer wegen dauernder Nichtbeachtung der Arbeitszeitbestimmungen die Konzession entzogen worden wäre. Wenn die Verwaltung diese ihre schärfste Waffe aber konsequent nicht einsetzt, verliert sie ihre abschreckende Wirkung.

---

13) Beispiele für Einstellungen wegen Geringfügigkeit: Bei 4 Fernfahrern innerhalb 2 Wochen 10 Schichten zwischen 35 und 68 Std. (2 Es 200/59 AG Bensberg). Bei einer Schicht von 63 Std. im Fernverkehr Lenkungszeiten von 17 und 21 Std. (26 PLs 987/61 StA Bonn). Im Nahverkehr regelmäßige Wochenarbeitszeit der Fahrer zwischen 75 und 90 Std. (42 Es 3/61 AG Bonn). Im Omnibuslinienverkehr Schichten bis 19 Std. und Lenkungszeiten bis 13 Std. (26a PLs 3514/58 StA Düsseldorf). Das Strafverfügungsverfahren schaltet die StA als einstellungsgeneigte Behörde aus; deshalb sind die Einstellungen dort seltener (oft unter 10 %), wo dieses Verfahren zulässig ist. In anderen Ländern werden zum Teil 30 bis 50 % aller Arbeitszeitverfahren eingestellt.

14) Vgl. hierzu Jahresbericht der Gewerbeaufsicht des Landes Nordrhein-Westfalen für das Jahr 1959, S. 51

C Reformvorschläge - Rechtspolitik

I. AUSWEG AUS DER BESTEHENDEN SITUATION BEI DER GEGENWÄRTIGEN RECHTSLAGE

Das Verhältnis von Recht und Wirklichkeit hinsichtlich der Arbeitszeit der Kraftfahrer im privaten Straßenverkehrsgewerbe läßt sich etwas grob dahin kennzeichnen, daß die bestehenden Vorschriften von der Praxis als nicht existent behandelt werden. Das heißt, daß sich an den tatsächlichen Arbeitszeitverhältnissen nichts oder doch kaum etwas änderte, wenn man alle dafür geltenden gesetzlichen oder tarifvertraglichen Bestimmungen auf einmal außer Kraft setzte [1]. Daß dies ernstlich nicht erwogen werden kann, folgt aus der Pflicht des sozialen Rechtsstaates, für einen ausreichenden und wirksamen Arbeitsschutz zu sorgen und seine Bürger vor übermüdeten Kraftfahrern zu schützen, einer Pflicht, der bei einem Andauern des gegenwärtigen Zustandes nicht genügt wäre. Fraglich bleibt, ob die geltenden Vorschriften zu einem wirksamen Schutz der Fahrer und der Allgemeinheit ausreichen, ob es eine Möglichkeit gibt, sie zwangsweise durchzusetzen und ob ein solcher Versuch zweckmäßig wäre. Das wäre er nur dann, wenn die geltenden Vorschriften im Rahmen ihres vorrangigen Schutzzweckes auch möglichst weitgehend die Bedürfnisse der Praxis berücksichtigten.

Während die gesetzlichen Vorschriften allenfalls einige Wünsche offen lassen [2], enthalten einige tarifvertragliche Arbeitszeitbestimmungen krasse Verstöße

---

1) Dies hat in der Tat der Leiter eines Gewerbeaufsichtsamtes dem Verfasser gegenüber vorgeschlagen. Er wollte wohl damit Unternehmern und Kraftfahrern das Bewußtsein nehmen, regelmäßig und ungestraft staatliche Gebote und Verbote übertreten zu können, ein Bewußtsein, das sich auf die Dauer negativ in der Einstellung anderen staatlichen Geboten, ja dem Staat selbst gegenüber auswirken muß.

2) Wünschenswert wäre eine Begrenzung der höchstzulässigen Wochenschichtzeit und eine geringe Einschränkung der täglich und wöchentlich zulässigen Lenkungszeit wegen der gestiegenen Anforderungen des modernen Verkehrs an die Aufmerksamkeit, Konzentrationsfähigkeit und Reaktionsgeschwindigkeit der Fahrer (größere Verkehrsdichte, stärkere Motoren).

gegen Gebote des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit [3]. Diese Gebote wären freilich noch entschieden besser gewahrt, wenn wenigstens die Einhaltung der unzureichenden Vorschriften erzwungen werden könnte. Doch auch das ist nicht der Fall, weil die personell unterbesetzten Gewerbeaufsichtsämter [4] ohne die Neuschaffung von mindestens 500 Planstellen eine wirksame Kontrolle nicht ausüben können und weil bei der herrschenden Rechtszersplitterung auch keine Polizeikontrollen auf den Straßen möglich sind.

Auf der anderen Seite scheint es auch deshalb nicht zweckmäßig, die geltenden Vorschriften mit Gewalt durchsetzen zu wollen, weil sie den Interessen der Praxis auch da nicht hinreichend entsprechen, wo dies im Rahmen ihres Schutzzweckes möglich wäre. Dies gilt besonders für den Güterfernverkehr und hier für die zulässigen Schichtzeiten, die bei längeren Ruhezeiten in doppelt besetzten Fahrzeugen mit Schlafkabinen wesentlich über 24 Stunden ausgedehnt werden könnten [5].

Die gegenwärtige Beförderungsleistung könnte im Güterfernverkehr bei Beachtung aller Arbeitszeitvorschriften auch nicht annähernd gehalten werden. Alle Versuche hierzu sind als gescheitert anzusehen. Nur für wenige Großunternehmen tauglich ist der Versuch, nach amerikanischem Vorbild immer zwei Lastzüge einander entgegenzuschicken, die sich auf halbem Wege treffen und dort die Besatzung wechseln, so daß jeder Fahrer wieder zu seinem Ausgangspunkt zurückkommt. Auf diese Weise könnten bei Direktfahrten Schichtzeitüberschreitungen vermieden werden, und Ruhezeiten, wenn sie gewährt werden, könnten meist zuhause verbracht werden. Auch in den wenigen hierfür in Frage kommenden Betrieben wehren sich die Fahrer gegen eine solche Regelung, weil sie fürchten, bei dem dabei notwendigen ständigen Fahrzeugwechsel leide die Betriebssicherheit, da niemand sich mehr für den Zustand eines bestimmten Fahrzeugs verantwortlich fühle. Beachtlicher ist der Versuch, ein Fahrzeug mit drei Fahrern zu besetzen, wovon in regelmäßigem 3-Wochen-Rhythmus immer zwei unterwegs sind und der dritte pausiert oder einige Werkstattarbeiten verrichtet. Auf diese Weise könnte insgesamt die Belastung der Fahrer vermindert und die derzeitige Beförderungsleistung gehalten werden, aber die Methode ist mit der auf

---

3) Insbesondere sind die oft viel zu kurzen Ruhezeiten zu erwähnen. Vgl. besonders oben A III 1b, S. 59 f.

4) So zu Recht Fechner aaO., S. 75

5) Vgl. dazu oben B I 2b, S. 94

die Doppelwoche abstellenden Tarifvorschrift unvereinbar und setzt gleichfalls höhere Schichtzeiten voraus. So könnte eine gewisse Verbesserung für die Fahrer bei gleichbleibender Leistung nur durch eine weitergehende Befreiung der Kraftfahrer von Hilfsarbeiten erreicht werden, wenn dies nicht lediglich der entsprechenden Verlängerung der Fahrzeiten diente.

Als Ergebnis bleibt danach festzuhalten:

1) Die geltenden Arbeitszeitvorschriften entsprechen nicht durchweg den Interessen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit und haben in anderen Fällen keinen befriedigenden Ausgleich dieser Interessen mit den Bedürfnissen der Praxis gefunden.

2) Die tatsächlichen Arbeitszeitverhältnisse richten sich nicht nach den geltenden Vorschriften, sondern beeinträchtigen in gefährlichem Maße die Gesundheit der Kraftfahrer und die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer.

3) Die Einhaltung der geltenden Arbeitszeitbestimmungen kann bei der gegenwärtigen Rechtslage praktisch nicht erzwungen werden.

Das bedeutet, daß der Staat mit den geltenden Vorschriften nicht seiner Pflicht genügen kann, die Kraftfahrer vor einer Überbeanspruchung und die Allgemeinheit vor überbeanspruchten Fahrern zu schützen.

II. AUSWEG DURCH REFORM DER GEGENWÄRTIGEN RECHTSLAGE

Das Fiasko seiner bisherigen Bemühungen enthebt den Staat nicht der Pflicht, nach einer Neuregelung der Arbeitszeitfragen bei Kraftfahrern zu suchen, die in der Form so gehalten ist, daß sie ins Bewußtsein der Betroffenen dringen kann, die inhaltlich so gestaltet ist, daß sie den Interessen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit genügt, dabei aber auch die Bedürfnisse der Praxis so berücksichtigt, daß sie die Chance hat, eingehalten zu werden und die schließlich so einfach zu überwachen und durch Strafsanktionen so wirksam geschützt ist, daß sie notfalls zwangsweise durchgesetzt werden kann. Eine solche Neuregelung scheint möglich.

1. GRUNDGEDANKEN ZUR FORM EINER NEUREGELUNG

Jede Neuregelung der Arbeitszeitverhältnisse für Kraftfahrer wird scheitern, wenn sie nicht radikal Schluß macht mit der bisherigen Zersplitterung der Vorschriften auf verschiedene, dazu noch unklare und sich teilweise widersprechende staatliche Normen und Tarifverträge. Erforderlich ist die Zusammenfassung aller im Interesse des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlichen Vorschriften in einem einzigen, einfach und klar gehaltenen, einheitlich für alle Kraftfahrer geltenden Bundesgesetz. Die Zuständigkeit des Bundes hierfür ist nach dem Grundgesetz gegeben (Art. 74 Ziffern 12 und 22 GG i.V.m. Art. 72 Abs. 2 GG).

Innerhalb eines bestehenden Gesetzes, insbesondere innerhalb der AZO, ist eine Neuregelung der Arbeitszeitfragen für Kraftfahrer nicht möglich; denn einmal paßt das Begriffsvokabulat der AZO nicht so recht auf die Verhältnisse bei den Kraftfahrern, vor allem bei Fernfahrern, für die es keine regelmäßigen Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten gibt, und zum anderen handelt es sich bei der erforderlichen Neuregelung nicht ausschließlich um Fragen des Arbeitsschutzes. Da auch überbeanspruchte selbstfahrende Unternehmer die Allgemeinheit gefährden, muß auch deren Arbeitszeit in demselben Gesetz begrenzt werden [1].

Die Forderung eines Bundesgesetzes bedeutet, daß die Sozialpartner keine strafbewehrten Arbeitszeitnormen mehr setzen können. Dazu haben sie sich mangels eines genügend starken Interessengegensatzes als nicht voll geeignet erwiesen, und jede Tätigkeit der Sozialpartner auf diesem Gebiet bedeutet überdies Rechtszersplitterung und damit Rechtsunsicherheit [2]. Da durch eine gesetzliche Regelung nur die unbedingt nötigen Eingriffe in die Freiheit des Arbeitslebens erfolgen sollen, wäre alles darüber hinaus Wünschenswerte nach

---

1) Selbstverständlich ist dabei zu beachten, daß die Freiheit der Unternehmer nur im Interesse der Verkehrssicherheit beschränkt werden darf. Rein arbeitsschutzrechtliche Vorschriften, wie die Festlegung freier Tage, dürfen nur auf Arbeitnehmer Anwendung finden.

2) Daher muß auch die von Matthes (RdA 60, 138) erwogene Lösung ausscheiden, die Tarifpartner nur einer staatlichen Kontrolle mit Vetorecht zu unterstellen (so noch § 5 Abs. 2 der Arbeitszeitverordnungen von 1923 und 1927). In diesem Fall bliebe auch der durch nichts gerechtfertigte Unterschied zwischen den Arbeitsschutznormen in Betrieben tarifgebundener und nichtgebundener Arbeitgeber erhalten.

wie vor den Vereinbarungen der Sozialpartner überlassen, denen damit ein weites Gebiet verantwortungsvoller sozialpolitischer Betätigung bliebe [3].

Bei der Neuregelung aller Arbeitszeitfragen in einem einzigen Gesetz könnte die Kenntnis der Bestimmungen bei allen Kraftfahrern und Fuhrunternehmern vorausgesetzt werden. Auch jeder Polizist könnte auf der Straße bei entsprechenden Kontrolleinrichtungen sofort die Arbeitszeit prüfen, wodurch sich die Kraftfahrer ständig überwacht fühlten und schon von selbst die zulässigen Grenzen einhielten, was die Gewerbeaufsichtsämter erheblich entlastete [4].

2. GRUNDGEDANKEN ZUM INHALT EINER NEUREGELUNG

a) Notwendige Regelung

Es sollten wirklich nur staatliche Minimalforderungen in der neuen Arbeitszeitregelung enthalten und durch Strafsanktionen geschützt sein. Nur wenn sich der Staat so auf die Pönalisierung wirklich krimineller, weil dem einzelnen und der Allgemeinheit schädlicher Tatbestände beschränkt, wird es möglich sein, Unternehmer wie Fahrer von der Notwendigkeit der gesetzten Grenzen zu überzeugen und sie zu deren Einhaltung zu veranlassen.

Beschränkung auf das Notwendigste heißt auch, daß versucht werden muß, mit möglichst wenig arbeitszeitrechtlichen Begriffen auszukommen. So ist für den Arbeitsschutz der Kraftfahrer der Begriff und die Begrenzung der Arbeitszeit überflüssig. Es ist nur eine Begrenzung der Schichtzeit erforderlich. Diese ist einfacher festzustellen, denn sie reicht ununterbrochen vom Ende einer Mindestruhezeit zum Beginn der nächsten. Eine solche Begrenzung ist auch

---

3) Damit wäre nur der Zustand hergestellt, der mit Ausnahme der Befugnisse nach § 7 AZO im gesamten übrigen Arbeitszeitrecht herrscht. Die Sozialpartner könnten jederzeit für die Arbeitnehmer günstigere Regelungen aushandeln, die dann aber nicht strafbewehrt wären.

4) Trotz der Dringlichkeit einer bundesgesetzlichen Neuregelung ist allerdings zu befürchten, daß die Gesetzgebungsorgane aus politischen Rücksichten und aus der Furcht, den status quo im Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße zu gefährden, die Sache auf die lange Bank schieben und es bei dem bisherigen unhaltbaren Zustand bewenden lassen werden. Davor muß im Interesse des vorrangigen Arbeitsschutzes (vgl. Fechner aaO., S. 76) dringend gewarnt werden.

völlig ausreichend, da das Gefährliche am heutigen Zustand weniger die Dauer der Arbeit als der Mangel an Freizeit ist. Dem ist nur über die Schichtzeitbegrenzung beizukommen [5].

Soweit die Beschränkung der Schichtzeit eine gewisse Grenze nicht überschreitet, kann auch auf die gesonderte Normierung einer im Höchstfall zulässigen Lenkungszeit pro Schicht verzichtet werden, da dann davon ausgegangen werden kann, daß höhere als die für tragbar gehaltenen Lenkungszeiten innerhalb der so begrenzten Schicht nicht vorkommen werden [6]. Durch vernünftige Pausenvorschriften ist auch der bisher so unverständlich formulierte Begriff der ununterbrochenen Lenkungszeit zu ersetzen.

b) Einheitliche Regelung

Es kann bei einer Neuregelung der Arbeitszeitverhältnisse nicht darum gehen, möglichst differenzierte, einzelfallgerechte Lösungen zu finden. Es kommt hier nämlich weniger darauf an, ob gewisse Abweichungen in den Arbeitszeitverhältnissen der einzelnen Fahrer anderen gegenüber gerechtfertigt sind, als darauf, daß Mißbräuche zum Schaden einzelner und der Allgemeinheit verhindert werden. Dazu ist nur die Beachtung gewisser Faustregeln erforderlich. Diese müssen jedem Fahrer ebenso wie jedem Polizisten ein für allemal unverschlüsselt und eindeutig gesagt werden. Sie lassen sich nur durch eine grobe Schematisierung gewinnen, die erst dort ihre Grenze finden muß, wo sie der Wirklichkeit Gewalt antäte, weil sie offensichtlich erheblich Ungleiches gleich behandelte [7].

Erheblich ungleiche Belastungen der Kraftfahrer bewirken nur die verschiedene Dauer und die verschiedene Ausgestaltung der Arbeitsbereitschaftszeiten. Alle

---

5) Die zulässige Arbeitszeit ließe sich ohne weiteres aus der zulässigen Schichtzeit abzüglich der Mindestpausen errechnen.

6) Beispiel: Hält man 9 Stunden für die zulässige Höchstgrenze der Lenkungszeit und beschränkt man die Schicht auf 12 Stunden, bei einer Mindestpausendauer von einer Stunde, dann wird in dieser Schicht die Lenkungszeit von 9 Stunden mit größter Wahrscheinlichkeit nicht erreicht oder höchstens selten und knapp überschritten. Seltene, knappe Überschreitungen der für richtig gehaltenen Grenzen sollte man eher dulden als durch zusätzliche Normen die Durchschlagskraft der anderen zu schwächen.

7) Vgl. dazu Fechner aaO., S. 55

anderen Unterschiede müssen von vornherein vernachlässigt werden [8]. Die Arbeitszeit eines Fernfahrers, der ein Drittel seiner Zeit in der Kabine verbringt, ist jedoch offensichtlich unvergleichbar mit der eines anderen Fahrers, in dessen Arbeitszeit nur 10 % Arbeitsbereitschaft fallen oder auch mit der eines anderen Fernfahrers, dem für seine langen Arbeitsbereitschaftszeiten nur der Beifahrersitz und keine Schlafkabine zur Verfügung steht. Das liegt daran, daß die Skala der Arbeitsbereitschaft von der Grenze der Vollarbeit bis zu der der Arbeitsruhe, von einer gewissen noch vorhandenen Belastung bis zur weitgehenden Entspannung und Erholung reicht und daß daher arbeitszeitrechtlich Arbeitsbereitschaft nicht einfach gleich Arbeitsbereitschaft gesetzt werden kann [9].

Die Kabinenzeit kommt mit ihrem unbestreitbaren Erholungswert der Ruhezeit nahe. Sie wirft den Ermüdungsprozeß um ein gutes Stück zurück und ist daher in der Lage, auch bei einer wesentlichen Verlängerung der Schichtzeit die Gesamtbelastung des Fahrers in erträglichen Grenzen zu halten. Dagegen ist die von einem Ablösungskraftfahrer auf dem Beifahrersitz zu leistende Arbeitsbereitschaft arbeitsschutzmäßig allenfalls neutral, so daß sie bestenfalls zu einer Schichtverlängerung um die Dauer der Arbeitsbereitschaft beitragen kann. Im Interesse der Gleichbehandlung unumgänglich notwendig erscheint daher eine Sonderregelung in allen Belangen nur für die Fernfahrer, die zusammen mit einem Kollegen ein mit einer Schlafkabine versehenes Fahrzeug lenken.

---

8) So z.B. die bequemeren Sitze der KOM gegenüber LKW oder die leichtere Lenkung eines PKW gegenüber einem LKW.

9) Zum Problem der Differenzierung vgl. die ausführliche Darstellung bei Fechner aaO., S. 55 ff. Zur Lösung des Problems hat Fechner (aaO., S. 64 ff.) vorgeschlagen, die qualitativ verschiedenen Be- und Entlastungsfaktoren der Arbeitsbereitschaft in ziffernmäßig erfaßbare Quantitäten aufzulösen, womit man zu einer Einordnung aller verschiedenen Sachverhalte in Wertklassen käme und von hier aus ohne weiteres den arbeitsschutzmäßig adäquaten Einfluß der Arbeitsbereitschaft im Einzelfall auf die Arbeitszeit bestimmen könne. Dieser Weg muß dem Prinzip nach auch bei der Neuregelung der Arbeitszeitverhältnisse bei Kraftfahrern begangen werden, kann aber in Einzelheiten nicht durchgeführt werden, weil die Verhältnisse, unter denen Kraftfahrer Arbeitsbereitschaft leisten, ständig wechseln (vgl. Fechner aaO., S. 67) und weil die Fahrer über die Gestaltung ihrer Arbeitszeit weithin selbst entscheiden müssen, wozu sie nur bei einfachen, unveränderten Normen in der Lage sind.

Die arbeitsschutzmäßige Sonderstellung der Fernfahrer erlaubt es daher, die für ein reibungsloses Funktionieren der gesamten Wirtschaft wichtigen Vorzüge des Güterfernverkehrs als eines schnellen und beweglichen Verkehrsträgers dadurch aufrechtzuerhalten, daß den Unternehmen die legale Möglichkeit geschaffen wird, durch ausgedehnte Schichtzeiten freier über Fahrer und Fahrzeuge disponieren zu können. Lange Schichtzeiten sind aber nur dann erträglich, wenn die wöchentliche Gesamtschichtzeit angemessen begrenzt ist und wenn entgegen der bisherigen Praxis den langen Schichten auch hinreichend lange Ruhezeiten folgen, Ruhezeiten, die nach der vorangegangenen Schichtdauer gestaffelt sein müssen und die besonders nach langen Schichten nicht nur Zeit zum Ausschlafen bieten dürfen. Mit dieser Konzentration der Schichtzeiten auf der einen und der Ruhezeiten auf der anderen Seite wäre den Bedürfnissen des Güterfernverkehrsgewerbes genügt, aber auch den Fernfahrern die zeitlichen Voraussetzungen für eine Erholung und eine Betätigung in der privaten Sphäre gesichert, da die Ruhezeiten nicht mehr wie bisher in zu kleine und daher letztlich für beide Zwecke unzureichende Stücke aufgespalten wären.

Von der Sonderstellung der Fernfahrer in Fahrzeugen mit Schlafkabine abgesehen, wird für alle anderen Kraftfahrer im Interesse der Durchsetzbarkeit grundsätzlich dieselbe Arbeitszeitregelung für angemessen und daher auch für angebracht gehalten [10]. Nur bezüglich der höchstzulässigen Einzelschichtzeit werden Sonderregelungen für deutlich abgrenzbare Fälle geschaffen werden müssen, in denen aus bestimmten Gründen der Umfang der üblicherweise bei Kraftfahrern anfallenden Arbeitsbereitschaft weit überschritten wird [11]. Da der Arbeitsbereitschaft in solchen Fällen jedoch keine starke Erholungswirkung zukommt, besteht kein Anlaß, außer der Einzelschichtzeit auch die zulässige Wochenschichtzeit in solchen Fällen zu erhöhen [12].

Obwohl dies im Interesse einer noch umfassenderen Einheitlichkeit der Vorschriften wünschenswert wäre, können sich die eigenen Vorschläge nicht immer im Rahmen des im Ergebnis negativ qualifizierten "Europäischen Überein-

---

10) Die tatsächlich vorhandenen Unterschiede in der Intensität der Inanspruchnahme können im Rahmen des Zulässigen tarifvertraglich ausgeglichen werden.

11) Beispiele: Doppelte Besetzung eines Fahrzeugs ohne Schlafkabine; lange Schichten bei kurzer Arbeitszeit im Omnibusgelegenheitsverkehr.

12) Damit ist zugleich gewährleistet, daß von der Möglichkeit, die Einzelschicht zu verlängern, nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht wird.

kommens über die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen" [13] halten. Sie sind jedoch, wo immer es vertretbar erscheint, auf die Vorschriften dieses Abkommens abgestimmt.

c) Freizeitsicherung

Ein wirksamer Arbeitszeitschutz für Kraftfahrer kann sich nicht mit der Setzung ausreichender Ruhezeiten zwischen den Schichten begnügen. Er muß auch einen Ersatz für den im Verkehrsgewerbe nicht nowendig arbeitsfreien Sonntag schaffen [14]. Das ist nur möglich, wenn in jeder Woche eine Freizeit von solcher Dauer liegt, daß sie ein zweimaliges Ausschlafen gestattet und dazwischen noch genügend Zeit zu freier Betätigung läßt. Dafür reichen 24 Stunden nicht aus.

Da nur der Sonntag ein ungestörtes Familienleben ermöglicht, muß jedem Kraftfahrer wenigstens hin und wieder ein arbeitsfreier Sonntag gesichert werden. Soweit dem besonders im Personenbeförderungsgewerbe die Sonntagsgestaltung anderer entgegensteht, ist ein befriedigender Interessenausgleich zu suchen.

d) Kontrolle und Strafen

Ohne eine Aufzeichnung der Arbeitszeit ist bei den nicht in einem stehenden Betrieb arbeitenden Kraftfahrern eine wirksame Kontrolle nicht möglich. Da jedoch eine handschriftliche Aufzeichnung auch bei gutem Willen immer ungenau und fehlerhaft sein wird, dürfen nur die unbedingt erforderlichen Aufzeichnungen von den Fahrern verlangt werden. Zu einer ausreichenden Überwachung genügt schon die handschriftliche Aufzeichnung des Schichtbeginns, der Pausen und des Schichtendes. Soweit die Lenkungszeit interessiert, ist das Schaublatt des Fahrtschreibers ausreichend. Die auf ein Minimum reduzierten Aufzeichnungen müssen jedoch ausnahmslos von allen Kraftfahrern verlangt werden, wenn eine umfassende Kontrolle möglich sein soll.

---

13) Vgl. oben A V 2, S. 77 f.

14) Nur für Arbeitnehmer, da reine Frage des Arbeitsschutzes, aber für alle Arbeitnehmer, auch für Fernfahrer, in gleichem Maße.

Soweit es sich nicht um reine Fragen des Arbeitnehmerschutzes handelt, sollten Verstöße gegen Arbeitszeitvorschriften künftig auch für die in einem Arbeitsverhältnis stehenden Kraftfahrer strafbar sein [15]. Besonders gefährliche, tatbestandlich genau umgrenzte Fälle sollten als Vergehen mit wesentlich härteren Strafen bedroht werden als die einfachen Übertretungen. Verstöße gegen bloße Kontrollvorschriften sollten dagegen nicht mehr mit Kriminalstrafen, sondern als Ordnungswidrigkeiten von den Gewerbeaufsichtsämtern mit Geldbußen geahndet werden.

III. ENTWURF EINES ARBEITSZEITGESETZES FÜR KRAFTFAHRER MIT ERLÄUTERUNGEN

1. TEXT DES ENTWURFES

§ 1 I Das nachfolgende Gesetz findet auf alle Kraftfahrer Anwendung.

II Kraftfahrer sind alle Personen, deren berufliche Aufgabe überwiegend in der Beförderung von Personen oder Gütern mit Kraftfahrzeugen auf der Straße besteht und die zu diesem Zweck ein Kraftfahrzeug lenken oder mitfahren, um es nötigenfalls lenken zu können.

III Ausgenommen sind
1. die Fahrer von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 to, wenn sie nicht im gewerblichen Personenverkehr eingesetzt sind,
2. die Fahrer von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h.

IV Für diejenigen Kraftfahrer, die auf einem zum allgemeinen Güterfernverkehr (einschließlich Möbelfernverkehr) zugelassenen Kraftfahrzeug eingesetzt sind, das während der Fernfahrten mit zwei Kraftfahrern besetzt und mit einer Schlafstelle versehen ist, auf der sich der nicht lenkende Fahrer bequem ausstrecken kann, gelten statt der §§ 2 bis 5 die §§ 2a bis 5a

---

15) Diese Regelungen schützen auch die Allgemeinheit, deren Gefährdung nicht deshalb straffrei bleiben darf, weil die Gefährdenden dabei auch ihre eigene Gesundheit aufs Spiel setzen.

§ 2 I Die Schichtzeit liegt zwischen zwei Ruhezeiten. Sie besteht aus der Lenkungszeit, allen Hilfsarbeiten, der Arbeitsbereitschaft und den Ruhepausen. Ihre Höchstdauer beträgt 12 Stunden.

II Die Schichtzeit kann im Omnibuslinienverkehr bis auf 14 Stunden verlängert werden, wenn darin Ruhepausen von insgesamt mindestens 4 Stunden enthalten sind, von denen eine Ruhepause mindestens zwei zusammenhängende Stunden dauern muß.

III Die Schichtzeit kann bis auf 18 Stunden verlängert werden
1. wenn das Fahrzeug während der gesamten Schicht mit zwei Kraftfahrern besetzt ist, von denen keiner länger als 9 Stunden pro Schicht lenkt. Die Schicht muß dabei jedoch spätestens eine Stunde nach dem Abschluß der letzten Fahrt enden.
2. zweimal in der Kalenderwoche (Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr) im Omnibusgelegenheitsverkehr, wenn der Fahrer nicht länger als insgesamt 9 Stunden lenkt.

IV Die Vorschriften unter I bis III gelten für Kraftfahrer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, mit der Maßgabe, daß sie nach dem Ablauf der genannten Schichtzeiten innerhalb derselben Schicht nicht mehr lenken dürfen.

§ 3 Die Schichtzeit darf bei Kraftfahrern, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, innerhalb einer Kalenderwoche (Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr) 66 Stunden nicht übersteigen.

§ 4 I Ruhepausen sind Zeiten der Arbeitsruhe mit einer ununterbrochenen Dauer von mindestens 15 Minuten und von weniger als 8 Stunden. Ruhepausen sind so einzulegen, daß stets die zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderliche Erholung gewährleistet ist.

II Unbeschadet dieser Pflicht sind Ruhepausen folgender Mindestdauer einzuhalten:
Bei einer Schichtdauer von mehr als 6 bis zu 8 Stunden eine halbe Stunde;
bei einer Schichtdauer von mehr als 8 bis zu 12 Stunden eine Stunde;
bei einer Schichtdauer von mehr als 12 Stunden zwei Stunden.

III Die Pausen sind so einzulegen, daß nach der 4., aber spätestens nach der 6. Schichtstunde eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde folgt. In den bis auf 18 Stunden verlängerten

Schichten muß zwischen der 4. und der 6. Stunde nach dem Ende dieser halbstündigen Ruhepause eine weitere Pause von gleicher Dauer folgen.

§ 5 Die ununterbrochene Ruhezeit zwischen zwei Schichten beträgt mindestens 10 Stunden.

Für Fernfahrer im Sinne des § 1 IV gelten statt der §§ 2 bis 5 die folgenden §§ 2a bis 5a

§ 2a I Die Schichtzeit liegt zwischen zwei Ruhezeiten. Sie besteht aus der Lenkungszeit, allen Hilfsarbeiten, der Arbeitsbereitschaft (einschließlich der Kabinenzeit) und den Ruhepausen. Ihre Höchstdauer beträgt 60 Stunden.

II Für Fernfahrer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, gilt Absatz 1 mit der Maßgabe, daß sie nach dem Ablauf von 60 Schichtstunden innerhalb derselben Schicht nicht mehr lenken dürfen.

III Die Lenkungszeit eines Fernfahrers darf täglich (0 - 24 Uhr) 9 Stunden nicht überschreiten. In der Zeit von 20 Uhr bis 4 Uhr des folgenden Tages darf kein Fernfahrer mehr als 5 Stunden lenken.

§ 3a I Die Schichtzeit darf bei Fernfahrern, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, innerhalb einer Kalenderwoche (Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr) 96 Stunden nicht überschreiten.

II Zuverlässigen Unternehmern kann auf Antrag vom Gewerbeaufsichtsamt für bestimmte, mit drei Fernfahrern besetzte Fahrzeuge die Erlaubnis erteilt werden, daß, bei Einhaltung aller übrigen Bestimmungen, die höchstzulässige Wochenschichtzeit für zwei aufeinander folgende Wochen auf 116 Stunden erhöht werden darf, wenn vor der Arbeitsaufnahme in der folgenden dritten Woche eine Freizeit von mindestens 60 Stunden liegt und die Schichtzeit in dieser dritten Woche 36 Stunden nicht überschreitet. Die Erlaubnisurkunde ist im Fahrzeug mitzuführen. Die Erlaubnis ist zu entziehen, wenn der Unternehmer wegen Verstößen gegen dieses Gesetz mit Gefängnis bestraft wird; bei anderen strafgerichtlich festgestellten Arbeitszeitverstößen kann sie entzogen werden.

§ 4a I Ruhepausen sind Zeiten der Arbeitsruhe mit einer ununterbrochenen Dauer von mindestens 15 Minuten und von weniger als 8 Stunden. Ruhepausen sind so einzulegen, daß stets die zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderliche Erholung gewährleistet ist.

II Unbeschadet dieser Pflicht sind Ruhepausen folgender Mindestdauer einzuhalten:
Bei einer Schichtdauer von mehr als 6 bis zu 8 Stunden
eine halbe Stunde;
bei einer Schichtdauer von mehr als 8 bis zu 12 Stunden
eine Stunde;
bei einer Schichtdauer von mehr als 12 bis zu 24 Stunden
2 Stunden;
bei einer Schichtdauer von mehr als 24 bis zu 36 Stunden
4 Stunden;
bei einer Schichtdauer von mehr als 36 bis zu 48 Stunden
7 Stunden;
bei einer Schichtdauer von mehr als 48 bis zu 60 Stunden
10 Stunden.

III Hat ein Fernfahrer innerhalb einer Schicht insgesamt 5 Stunden lang gelenkt, ohne daß diese Zeit durch eine Ruhepause von mindestens halbstündiger Dauer unterbrochen worden ist, so hat er vor jeder weiteren Lenkung eine Pause von mindestens einer halben Stunde einzulegen.

§ 5a Die ununterbrochene Ruhezeit zwischen zwei Schichten richtet sich nach der Dauer der vorangegangenen Schichtzeit. Sie beträgt
nach einer Schichtzeit bis zu 24 Stunden 8 Stunden;
nach einer Schichtzeit bis zu 36 Stunden 12 Stunden;
nach einer Schichtzeit bis zu 48 Stunden 16 Stunden;
nach einer Schichtzeit bis zu 60 Stunden 20 Stunden.

§ 6 Führt ein Kraftfahrer innerhalb einer Kalenderwoche Fernfahrten im Sinne des § 1 IV und andere Fahrten aus, dann gilt als Höchstgrenze der Wochenschichtzeit 96 Stunden, wenn der Einsatz für andere als Fernfahrten nicht mehr als 24 Schichtstunden in Anspruch nimmt. In anderen Fällen bleibt es bei der Regelung des § 3. Die zulässige Schichtdauer im Einzelfall sowie die Pausenbestimmungen richten sich nach der Art der Betätigung in der jeweiligen Schicht. Die Dauer der Ruhezeit richtet sich nach Art und Dauer der vorangegangenen Schicht.

§ 7 I Jedem in einem Arbeitsverhältnis stehenden Kraftfahrer ist innerhalb einer Kalenderwoche eine ununterbrochene Freizeit von mindestens 32 Stunden zu gewähren. Einmal in jedem Kalendermonat muß die Freizeit mindestens 48 Stunden erreichen. Für jeden gesetzlichen Feiertag, an dem außer in den Stunden von 0 - 3 Uhr oder von 21 - 24 Uhr gearbeitet wird, ist spätestens in der folgenden Woche eine zusätzliche Freizeit von mindestens 24 Stunden zu gewähren.

II Die wöchentliche Freizeit kann ohne die ausdrückliche Einwilligung des Kraftfahrers höchstens einmal im Kalendermonat außerhalb des Betriebsortes oder des Wohnsitzes des Kraftfahrers gewährt werden.

III Wenigstens zwei Sonn- oder Feiertage in jedem Kalendermonat müssen zu mindestens 20 zusammenhängenden Stunden arbeitsfrei sein.

§ 8 I Mit einem eichfähigen Fahrtschreiber sind auszurüsten:

1. Zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen.
2. Darüber hinaus alle Kraftfahrzeuge, mit denen gewerblicher Personenverkehr betrieben wird.
3. Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 to und darüber, sofern nicht die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit unter 40 km/h liegt.

II Der Fahrtschreiber muß vom Beginn bis zum Ende jeder Fahrt ununterbrochen und ungestört in Betrieb sein und auch die Haltezeiten aufzeichnen. Bei Fahrzeugen, die im Güterfernverkehr eingesetzt sind oder deren Fahrer die Schichtzeitverlängerung des § 2 Abs. 3 Ziff. 1 in Anspruch nehmen wollen, muß der Fahrtschreiber die Lenkungszeit zweier Fahrer deutlich voneinander unterschieden aufzeichnen.

Die Schaublätter sind vor Antritt der ersten Fahrt mit den Namen der Fahrer und dem Datum zu bezeichnen; ferner ist der Stand des Wegstreckenzählers vor Beginn der ersten Fahrt und bei der Entnahme des Schaublatts vom Fahrzeughalter oder Kraftfahrer einzutragen. Weitere Eintragungen auf dem Schaublatt sind untersagt. Es dürfen nur die für den jeweiligen Fahrtschreibertyp zugelassenen Schaublätter verwendet werden; diese sind so rechtzeitig zu wechseln, daß eine Überschreibung vermieden wird.

III Die Schaublätter sind zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit vorzulegen. Sie sind vom Fahrzeughalter ein Jahr lang aufzubewahren.

§ 9 I Jeder Kraftfahrer hat ein auf seinen Namen lautendes, bei einer von der Landesregierung bestimmten Stelle registriertes Schichtenbuch nach dem Muster der Anlage zu führen.

II In das Schichtenbuch sind insbesondere auf 5 Minuten genau Beginn und Ende jeder Arbeitsschicht sowie aller Ruhepausen während der Schicht einzutragen. Der Beginn der laufenden und das Ende der vorangegangenen Schicht sind spätestens vor Antritt der ersten Fahrt, die Ruhepausen sind spätestens am Ende der laufenden Schicht einzutragen.

III Die Schichtenbücher sind auf jeder Fahrt mitzuführen und Kontrollbeamten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Diese können Schichtenbuchblätter zur Weiterleitung an das Gewerbeaufsichtsamt entnehmen, was sie auf der Rückseite des folgenden Blattes zu bescheinigen haben.

IV Der Arbeitgeber hat seinen Kraftfahrern ein registriertes Schichtenbuch auszuhändigen, sie zu den vorgeschriebenen Eintragungen anzuhalten, diese Eintragungen spätestens alle drei Wochen zu prüfen und die Prüfung durch seine Unterschrift auf jedem Blatt zu bescheinigen.

V Die Kraftfahrer haben spätestens alle drei Wochen die beschriebenen oder unbrauchbar gewordenen Schichtenbuchblätter ihrem Arbeitgeber zu übergeben. Dieser hat alle Blätter ein Jahr lang aufzubewahren.

§ 10 I Wer als Arbeitgeber von Kraftfahrern den §§ 2 bis 7 oder als Kraftfahrer den §§ 2 bis 6 dieses Gesetzes schuldhaft zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 500,- DM oder mit Haft bestraft.

II Auf Gefängnis bis zu einem Jahr und Geldstrafe von über 50,- DM oder eine dieser Strafen ist zu erkennen, wenn

1. die Wochenschichtzeit in den Fällen des § 3 80 Stunden, in den Fällen der §§ 3a I und 6 110 Stunden und in den Fällen des § 3a II 125 bzw. 60 Stunden überschreitet.
2. jemand diesem Gesetz zuwiderhandelt, obwohl er innerhalb der letzten drei Jahre vor dieser Zuwiderhandlung bereits zweimal aus diesem Gesetz verurteilt worden ist. Liegen zwei Verurteilungen aus diesem Gesetz seit der neuerlichen Zuwiderhandlung nicht weiter als ein Jahr zurück, so beträgt die Mindeststrafe einen Monat Gefängnis und 150,- DM Geldstrafe.
3. ein Arbeitgeber eine Anordnung trifft, die zu einer Zuwiderhandlung gegen dieses Gesetz führt und seine Anordnung aufrecht erhält, nachdem ihn der betroffene Kraftfahrer ausdrücklich auf diese bei der Ausführung der Anordnung drohende Zuwiderhandlung hingewiesen hat.

III Vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlungen gegen die §§ 8 und 9 werden von den Gewerbeaufsichtsämtern als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbußen geahndet.

§ 11 I Dieses Gesetz tritt am ..... in Kraft.

II Mit diesem Zeitpunkt treten die §§ 15a und 57a der Straßenverkehrszulassungsordnung i.d. Fassung vom 6.12.60 (BGBl I S. 898) und die Schichtenbuchverordnung vom 8.2.56 (BGBl I S. 65) außer Kraft.

III Mit diesem Zeitpunkt finden für Kraftfahrer im Sinne des § 1 die Vorschriften der Arbeitszeitordnung vom 30.4.38 (RGBl I S. 447) und der hierzu erlassenen Ausführungsverordnung vom 12.12.38 (RGBl I, S. 1799) keine Anwendung mehr.

IV Die auf Grund des § 7 II AZO und der Nr. 53 AVAZO erlassenen tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen bleiben in Kraft, soweit sie die Kraftfahrer diesem Gesetz gegenüber nicht schlechter stellen. Sie sind jedoch nicht mehr strafbewehrt.

		Schicht-beginn	Ruhepausen						Schicht-ende	Schicht-dauer
			von	bis	von	bis	von	bis		
Mo	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
Di	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
Mi	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
Do	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
Fr	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
Sa	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									
So	Amtl. Fahrzeug-Kennz.:									
	Name des 2. Fahrers:									

Woche von bis	Name des Fahrers	Prüfvermerk d. Arbeitgebers	Blatt Nr.	Raum f. Registrierstempel	Wochen-schichtzeit

2. ERLÄUTERUNGEN

Zu § 1

Die Vorschriften gelten nicht nur für die Kraftfahrer im privaten Straßenverkehrsgewerbe, sondern darüber hinaus auch für alle Kraftfahrer, die ein Kraftfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3,5 to hauptberuflich lenken, also z.B. auch für die Kraftfahrer öffentlicher Verkehrsbetriebe oder die im Werkverkehr eingesetzten Fahrer. Dies ist der Gleichbehandlung wegen erforderlich. Dagegen werden solche Personen nicht erfaßt, die nicht hauptberuflich Kraftfahrer sind (z.B. Vertreter, Monteure) oder die außerhalb des Verkehrsgewerbes ein Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3,5 to lenken. Hier reicht das allgemeine Verbot aus, nicht in übermüdetem Zustand am Verkehr teilzunehmen (§ 2 StVZO).

Zu § 2

Abs. 1: Die Zulassung einer Höchstschichtzeit von 12 Stunden entspricht der bisherigen gesetzlichen Regelung und der Tarifpraxis. Die Schicht ist nicht auf den Kalendertag bezogen, so daß z.B. nach einem Schichtende um 3 Uhr die nächste Schicht um 13 Uhr am selben Tag beginnen kann. Daß an einem solchen Tag 14 Schichtstunden anfallen könnten, würde über die begrenzte Wochenschichtzeit noch an anderen Tagen in derselben Woche ausgeglichen. Innerhalb einer 12stündigen Schicht wird die Lenkungszeit kaum einmal 9 Stunden übersteigen. Eine gesonderte Begrenzung ist also nicht erforderlich.

Abs. 2: Die Ausdehnung der Schicht auf 14 Stunden im Omnibuslinienverkehr bei entsprechend längeren Pausen muß möglich sein, wenn der Linienverkehr seiner Verkehrsaufgabe in den Stoßzeiten zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 16 und 19 Uhr gerecht werden soll. Es wäre besonders bei Linien, die nur zu diesen Zeiten bedient werden müssen, wirtschaftlich unsinnig, wenn dafür zwei Fahrer eingesetzt werden müßten. Eine stärkere Belastung der Fahrer ist schon deshalb nicht zu fürchten, weil die Wochenschichtzeit nicht verlängert werden darf, die Freizeit daher insgesamt dieselbe bleibt.

Abs. 3: In beiden Fällen macht die Vollarbeit nur gut die Hälfte der Schichtzeit aus. Daher sind die Kraftfahrer nicht überfordert, zumal auch die Wochenschichtzeit unverändert bleibt. Doppelt besetzte Fahrzeuge finden sich außer im Güterfernverkehr gelegentlich auch im

Omnibusgelegenheitsverkehr. Ihnen muß Gelegenheit gegeben werden, weite Strecken in einem Zug zurückzulegen. Daß die Schicht in solchen Fällen eine Stunde nach Beendigung der letzten Fahr beendet sein muß, soll Mißbräuche verhindern, die sonst dadurch möglich wären, daß zwei Fahrer für einige Stunden zusammen auf Fahrt geschickt würden, damit man sie nachher bis zu einer Schichtzeit von 18 Stunden mit Hilfsarbeiten beschäftigen könnte. Der zweite genannte Fall kommt einem Bedürfnis des Omnibusgelegenheitsverkehrs entgegen, wo oft Schichten anfallen, die vorwiegend aus Pausen und Arbeitsbereitschaft bestehen (Beispiel: Schulausflug mit Wanderung; Betriebsausflug mit "gemütlichem Teil"). Hier werden die Fahrer bei Lenkungszeiten bis zu höchstens 9 Stunden nicht überfordert, zumal Schichten über 12 bis zu 18 Stunden nur zweimal wöchentlich zulässig sind und die Wochenschichtzeit sich dadurch nicht erhöhen darf.

Abs. 4: Die Freiheit selbstfahrender Unternehmer darf nur so weit eingeschränkt werden, wie dies im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Daher genügt es, wenn nach der auch für Arbeitnehmer geltenden Schichtgrenze nicht mehr gelenkt werden darf. Unternehmer dürfen erst nach einer ausreichenden Ruhezeit wieder lenken.

Zu § 3

Eine Wochenschichtzeit von 66 Stunden ermöglicht bei knappsten Pausen eine Arbeitszeit von gut 60 Stunden. Dies ist vertretbar. Damit ist erreicht, daß die Arbeitsleistung gegenüber bisher nicht zurückgehen, daß sie aber auf eine kürzere Schichtzeit konzentriert werden muß. Innerhalb einer Schichtzeit von 66 Stunden werden nie mehr als 50 Stunden für die Lenkungszeit anfallen. Daher erübrigt sich eine gesonderte Begrenzung hierfür. Eine Verlängerung der Wochenschichtzeit ist auch in den Fällen nicht angebracht, wo die Einzelschicht verlängert werden darf. Die in solchen Schichten vermehrtauftretenden Pausen und Arbeitsbereitschaftszeiten können die Freizeit eines Fahrers nicht ersetzen. Dazu soll die Verlängerung der einzelnen Schicht eine Ausnahme bleiben, deren Inanspruchnahme nicht gefördert werden soll. § 3 gilt nicht für selbstfahrende Unternehmer.

Zu § 4

Abs. 1: Die Mindestpause soll wie bisher 15 Minuten betragen, damit sie von kurzfristigen, sich aus dem Arbeitsablauf ergebenden und somit dem Zufall des Arbeitsflusses ausgesetzten Arbeitsunterbrechungen

abgesetzt werden kann [1]. Die Begrenzung auf weniger als 8 Stunden besagt, daß Zeiten der Arbeitsruhe ab 8 Stunden als Ruhezeiten schichtunterbrechend wirken. Da die Mindestruhezeit auf 10 Stunden festgesetzt ist (vgl. § 5), handelt es sich hier um eine rein terminologische Frage. Immerhin vermag eine 8stündige Zeit der Arbeitsruhe wenigstens annähernd die Erholungsfunktion einer Ruhezeit zu erfüllen. Die grundlegende Bestimmung über Dauer und zeitliche Lage einer Pause ist die, daß stets die zur Erhaltung der Fahrsicherheit erforderliche Erholung gewährleistet sein muß. Darüber wann welche Pausen einzulegen sind, kann letztlich nur der verantwortungsvolle Fahrer selbst entscheiden.

Abs. 2 u. 3: Da die Erfahrung lehrt, daß eigenverantwortlich zu bestimmende Pausen meist zu spät eingelegt werden [2], müssen Mindesterfordernisse bezüglich der Gesamtdauer und der zeitlichen Lage innerhalb der Schicht normiert werden. Die Regelung der Gesamtdauer entspricht der bisher unbeanstandeten tarifvertraglichen Übung. Außerdem erscheint es erforderlich, spätestens nach der 6. Schichtstunde eine ausgiebige Pause von einer halben Stunde vorzuschreiben, die in aller Regel mit der Mittagspause zusammenfallen wird. Diese Vorschrift ersetzt zugleich die bisherige Begrenzung der ununterbrochenen Lenkungszeit auf 4 1/2 Stunden. Zwar kann in 6 Schichtstunden die Lenkungszeit 4 1/2 Stunden übersteigen, doch wird dies selten sein und erscheint noch eher erträglich als die Aufrechterhaltung einer weiteren Bestimmung, die bisher schon von den Fahrern häufig nicht selbst kontrolliert werden konnte, denn ein im Stadtverkehr eingesetzter LKW-Fahrer z.B. kann unmöglich feststellen, wann er 4 1/2 Stunden gelenkt hat. Eine Pause gleich nach Schichtbeginn könnte die bisherige Begrenzung der ununterbrochenen Lenkungszeit nicht ersetzen. Daher darf die vorgeschriebene halbstündige Pause erst nach der 4. Schichtstunde liegen.

Zu § 5

Eine Mindestdauer der Ruhezeit von 10 Stunden scheint ausnahmslos erforderlich. Sie reicht gerade zum Ausschlafen, wenn man den Weg von und zur Arbeitsstätte, die dringendsten hygienischen Bedürfnisse und zwei Mahlzeiten berücksichtigt. Für eine Freizeitbetätigung kommt dabei nichts heraus. Dies ist jedoch auch unter dem Blickpunkt des Art. 2

---

1) Vgl. Fechner aaO., S. 38

2) Vgl. die Diskussionsbemerkung von Lehmann zum Vortrag von Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 22

Abs. 1 GG nicht erforderlich. Es genügt, wenn einige Ruhezeiten nur zum Schlafen ausreichen, sofern andere wesentlich länger dauern. Das ist der Fall, da bei der auf 66 Stunden begrenzten Wochenschichtzeit noch über 100 Stunden für die Ruhezeit innerhalb einer Woche bleiben.

Zu §§ 2a - 5a (Vorbemerkung)

Die §§ 2a - 5a gelten nur für Fernfahrer in doppelt besetzten Fahrzeugen mit Schlafkabine. Deren Sonderstellung allen anderen Kraftfahrern gegenüber (Kabinenzeit) ist bereits begründet worden. Es wäre wünschenswert, zum allgemeinen Güterfernverkehr nur noch doppelt besetzte Fahrzeuge zuzulassen, die mit einer Schlafkabine versehen sind, wobei an die Bequemlichkeit der Kabine Mindestanforderungen zu stellen wären. Eine solche Vorschrift gehörte in das Güterkraftverkehrsgesetz.

Zu § 2a

Abs. 1: Wenn Schichtzeiten bis zu 60 Stunden zugelassen werden sollen, dann entspricht dies der selbst überprüften Erfahrung der Fernfahrer, daß ausgeruht angetretene Schichten von 60 Stunden bei normalem Arbeitsanfall innerhalb der Schicht zu keiner größeren Muskelermüdung führen als etwa 12stündige Normalschichten mit 10 Stunden reiner Arbeit. Die von Fernfahrern zwar oft geleugnete, aber doch vorhandene stärkere nervöse Ermüdung [3] nach derart langen Schichten muß durch ausreichend lange Pausen (§ 4a) gemildert und durch wesentlich längere Ruhezeiten zwischen den Schichten (§ 5a) ausgeglichen werden. Es sei auch noch einmal darauf verwiesen, daß bisher bei "Ruhezeiten" von 6 Stunden 15 % der tatsächlich geleisteten Arbeitsschichten über 60 Stunden lagen.

Abs. 3: Bei längeren als 12stündigen Schichten hält sich die Lenkungszeit nicht notwendig in erträglichen Grenzen. Bei den gestiegenen Anforderungen des Verkehrs erscheinen Lenkungszeiten von über 9 Stunden täglich (Kalendertag) nicht mehr vertretbar. Die Lenkungszeit kann sich bei über 24stündigen Schichten deshalb nicht mehr auf die Schichtzeit beziehen, weil dies eine Massierung der Lenkungszeit auf Teile der Schicht zuließe. Deshalb muß auch verhindert werden, daß

---

3) Zur Unterscheidung von Muskelermüdung und nervöser Ermüdung vgl. Grandjean, Handbuch der gesamten Arbeitsmedizin, Bd. I, S. 458

sich sofort an die 9 Stunden des einen Tages die 9stündige Lenkungszeit des folgenden Tages anschließt. Das wird dadurch erreicht, daß zwischen 20 Uhr und 4 Uhr des folgenden Tages jeder Fahrer nur 5 Stunden lenken darf, also mindestens 3 Stunden anders beschäftigt sein muß (fast immer Kabinenzeit während der Nacht).

Zu § 3a

Abs. 1: Die Begrenzung der Wochenschichtzeit auf 96 Stunden entspricht dem früheren BMT-Fernverkehr vom 25.11.57. Sie garantiert 72 Stunden Ruhezeit in der Woche und wird unter Berücksichtigung der Mindestpausen (§ 4a) Arbeitszeiten von gut 80 Stunden wöchentlich ermöglichen. Dabei dürfte die wöchentliche Vollarbeitszeit 50 bis 55 Stunden nicht übersteigen. Die Lenkungszeit wird wie bisher zwischen 30 und 35 Stunden liegen.

Abs. 2: Der Versuch, durch eine Besetzung mit 3 Fahrern ein Fahrzeug optimal auszunützen, erscheint förderungswürdig. Die zwei Wochen lang zulässige Schichtzeit von 116 Stunden ist die Höchstgrenze bei Einhaltung der Mindestruhe- und -freizeiten. Eine so starke Belastung der Fahrer ist nur erträglich, wenn die folgende dritte Woche ausgesprochen erholsam ist. Daher genügt es auch nicht, in dieser 3. Woche einfach die in den vorangegangenen Wochen über 96 Stunden geleisteten Schichtstunden abzuziehen. Nach der vorgeschlagenen Regelung könnten die im 3-Wochen-Rhythmus tätigen Fahrer innerhalb von 3 Wochen 10 Schichtstunden weniger leisten als ihre normal eingesetzten Kollegen. Dafür könnte das Fahrzeug in jeder Woche 20 Stunden länger unterwegs sein. Die starke Belastung der Fahrer durch diese Regelung ist auch nur vertretbar, wenn wenigstens die Einhaltung der Bestimmungen gewährleistet ist. Daher muß die Genehmigung leicht wieder entzogen werden können.

Zu § 4a

Abs. 2: Bei der anfallenden Arbeitsbereitschaft können die Pausen in Schichten bis zu 24 Stunden knapp gehalten werden. Danach steigen sie mit der Schichtdauer progressiv an und nehmen bei den längsten Schichten schon 17 % ein. Damit sind die Fahrer entweder zu häufigen Pausen oder zu längeren Pausen gezwungen, die sie zum Schlafen nützen können, denn 4 Stunden Schlaf im stehenden Fahrzeug und davor oder danach 4 Stunden Kabinenzeit gewähren schon eine weitgehende Erholung. Eine bestimmte Verteilung der Pausen auf die Schicht soll im Interesse

knapper und einprägsamer Vorschriften nicht gefordert werden. Gewisse Mindestpausen ergeben sich aus dem folgenden Absatz 3.

Abs. 3: Da im Fernverkehr die Lenkungszeit in größeren Stücken anfällt, also überschaubar ist und da die Pausen nicht starr auf die Schicht verteilt werden sollen, ist hier die Begrenzung der ununterbrochenen Lenkungszeit unvermeidlich. Sie ist klar dahin definiert, daß sie nur durch eine halbstündige Pause unterbrochen werden kann und entspricht mit 5 Stunden dem geplanten europäischen Arbeitszeitübereinkommen. Die Abweichung von der bisherigen 4 1/2-Stunden-Grenze bei Fernfahrern scheint vertretbar, wenn man nicht Maßstäbe des PKW-Gelegenheitsfahrers anlegt, für den auch schon 4 1/2stündige ununterbrochene Lenkungszeiten unerträglich sind. Zu berücksichtigen ist auch, daß nur selten wirklich 5 Stunden lang durchgefahren wird. In der Regel kommen Fahrtunterbrechungen vor, die aber die Lenkungszeit im Sinne dieser Vorschrift nicht unterbrechen.

Zu § 5a

Die vorgeschriebenen Ruhezeiten sind so bemessen, daß sie jeweils mindestens ein Drittel der vorangegangenen Schicht ausmachen. Sie übersteigen nach langen Schichten die für eine bloße Erholung nötige Zeit. Dagegen ist die Ruhezeit nach 24stündigen Schichten knapp bemessen. Dies erscheint mit Rücksicht auf die geringe Belastung einer solchen Schicht eben noch tragbar. Dabei ist auch berücksichtigt, daß diese Ruhezeit nicht immer zum Schlafen benützt werden wird, wenn sie in die positive Phase der tagesrhythmischen Kurve eines Kraftfahrers fällt. Dieser Einwand [4] gilt für jede bloß stundenweise berechnete Ruhezeit von weniger als 16 Stunden. Eine solche Berechnung ist aber im Güterfernverkehr, der keine Tageszeiten kennt, unvermeidlich. Bei Fernfahrern scheint auch durch die lange Gewöhnung die tagesrhythmische Kurve etwas abgeflacht zu sein.

Zu § 6

Es kommt nicht selten vor, daß Kraftfahrer innerhalb einer Woche, ja eines Tages, auf verschiedenen Fahrzeugen zu verschiedenen Zwecken

---

4) Vgl. Lehmann in einer Diskussionsbemerkung zum Vortrag von Delfs, Zentralblatt für Verkehrsmedizin u.a. 1959, 22

eingesetzt werden. Daher sollte die für Fernfahrer geltende Wochenschichtzeit auch dann Platz greifen, wenn ein Fahrer überwiegend im Fernverkehr eingesetzt ist, aber auch kurze Zeit Nahverkehrsfahrten durchführt. Anderseits muß die normale 66stündige Wochenschichtgrenze auch dann gelten, wenn ein Fahrer zeitweise im Fernverkehr eingesetzt ist. Zur Vermeidung von Mißbräuchen scheint es erforderlich, die Tätigkeit außerhalb des Fernverkehrs auf 24 Schichtstunden zu begrenzen, wenn die Wochenschichtzeit verlängert werden soll. Es gibt hier harte Grenzfälle, doch ist das im Interesse einer klaren Regelung unvermeidlich.

Zu § 7

Abs. 1: Erst 32stündige Freizeiten gewähren zwischen zwei ausreichenden Schlafzeiten die sonst sonntags zur Verfügung stehende Freizeit. Geringere Freizeiten sind daher kein vollwertiger Sonntagsersatz. Angesichts des überwiegend arbeitsfreien Samstag erscheint es auch nötig, Kraftfahrern wenigstens einmal monatlich zu ausgedehnten Einkäufen eine Freizeit von 48 Stunden zu gewähren.

Abs. 3: Diese Bestimmung versucht einen Ausgleich zwischen den Interessen der Fahrer auf einen freien Sonntag und den Interessen des Wochenendtourismus und Wochenendverkehrs auf Einsatz möglichst vieler Fahrzeuge. Dem Personenverkehrsgewerbe ist es zumutbar, ungefähr an jedem dritten Sonn- oder Feiertag auf jeden seiner Fahrer zu verzichten, zumal durch die Begrenzung auf 20 Ruhestunden erreicht ist, daß im Kraftdroschkengewerbe der Nachtverkehr bedient werden kann und im Omnibusgewerbe nicht jede Samstagfahrt um 0 Uhr zu Ende sein muß.

Zu § 8

Mit einem Fahrtschreiber soll künftig jedes Fahrzeug ausgerüstet sein, dessen Fahrer unter das Arbeitszeitgesetz fällt. Jedes Fahrzeug, das doppelt besetzt ist und für dessen Fahrer deshalb längere Schichtzeiten in Anspruch genommen werden, muß mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein, der die Lenkungszeit zweier Fahrer verschieden aufzeichnet. Solche Geräte sind auf dem Markt; sie sind zur Kontrolle der Lenkungszeit erforderlich. Diese Vorschrift könnte auch in der StVZO untergebracht werden.

Zu § 9

Unumgänglich ist nur die handschriftliche Aufzeichnung von Schichtbeginn, Schichtende und Ruhepausen. Dies ist jedem Fahrer zuzumuten. Die Schichtenbuchpflicht erfaßt daher auch alle Kraftfahrer, für die die Arbeitszeitbestimmungen des Gesetzes gelten. Die geforderten Aufzeichnungen können auch von einem besonders konstruierten Fahrtschreiber deshalb nicht übernommen werden, weil die Schicht nicht immer beim Fahrzeug beginnt oder endet und weil auch die Pausen teilweise nicht beim Wagen verbracht werden. Man denke nur daran, daß bei doppelt besetztem Fahrzeug eine Fahrt von einem Fahrer allein durchgeführt wird, während der andere Werkstattdienst hat und dabei auch Pausen einlegt. Die Genauigkeit der Aufzeichnungen bezüglich der Pausen ist deshalb erforderlich, weil bei deren Mindestdauer von 15 Minuten sonst riesige Abweichungen unvermeidlich wären (So gibt es kein Schichtenbuch, das andere Pausen anzeigt, als solche, die mindestens eine halbe Stunde dauern und bei einer vollen oder halben Stunde anfangen und enden). Im übrigen sei auf das Muster des vorgeschlagenen Schichtenbuchblattes verwiesen.

Zu § 10

Abs. 2: Unter Ziffer 1 sind die besonders gefährlichen starken Schichtzeitüberschreitungen erfaßt. Die Ziffern 2 und 3 greifen Fälle heraus, bei denen die Schuld der Betroffenen stärker als normal zu bewerten ist. Da es sich um benannte Straferhöhungsgründe handelt, ändert sich der Deliktscharakter zum Vergehen.

Lebenslauf

Am 17. April 1937 wurde ich als Sohn des damaligen kaufmännischen Angestellten und heutigen Direktors Otto Mössner und seiner Ehefrau Hilde geb. Lutz in Stuttgart-Bad Cannstatt geboren. Ich bin deutscher Staatsangehöriger.

Ab Herbst 1943 besuchte ich die Volksschule und ab Herbst 1947 das Gottlieb-Daimler-Gymnasium in Stuttgart-Bad Cannstatt, wo ich im Frühjahr 1956 das Abitur ablegte.

Vom Sommersemester 1956 bis zum Sommersemester 1960 studierte ich Rechtswissenschaft und zwar während der ersten vier und der letzten drei Semester an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen, dazwischen je ein Semester an den Universitäten in Hamburg und München (dort als stud.jur. et rer.pol.). Im Herbst 1960 bestand ich in Tübingen die 1. juristische Staatsprüfung.

Seit Januar 1961 bin ich als Gerichtsreferendar im juristischen Vorbereitungsdienst des Landes Baden-Württemberg.